

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

Ústav hospodářských a sociálních dějin

**Diplomová práce**

Bc. Tereza Hejnová

**Československé aerolinie ve 2. polovině 20.  
století**

Czechoslovak Airlines in the second half of the 20th century

Praha 2016

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

V Praze, dne 23. května 2016

.....

Tereza Hejnová

## **Klíčová slova (česky):**

Československo, ČSA, Aerolinie, Letectví, Cestující, Doprava, Společnost, Personál.

## **Klíčová slova (anglicky):**

Czechoslovakia, ČSA, Airlines, Aviation, Passengers, Transport, Company, Staff.

## **Abstrakt (česky):**

Tato práce se věnuje Československým aeroliniím. Věnuje se vzniku nových linek, které byly ovlivněny politickým uspořádáním ve světě. K rozvoji společnosti je nezbytné vlastnit adekvátní letovou techniku. I touto problematikou se práce zabývá. Na potřebě lepší letadlové techniky, především samotných letounů je lépe vidět celý problém rozdělenosti světa v tomto období. Pro práci jsou využity především prameny, které jsou k dispozici ve Státním oblastním archivu v Praze ve fondu ČSA.

## **Abstract (in English):**

This paper is devoted to the historical development of the carrier Czechoslovak Airlines (Československé aerolinie). It analyzes the establishment of new flight routes under the influence of the global political constellation at the time. The growth of such a company crucially relies on the ownership of adequate aviation technology – an issue which is also being addressed in this paper. The need for better aviation technology, in particular aircraft as such, brings into stark relief the larger issue of the bipolar division of the world during that period. Sources drawn upon by the author of this paper primarily include material in the ČSA record group of the State Regional Archive in Prague.

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své diplomové práce Prof. PhDr. Ivanu Jakubcovi, CSc., který mi svými radami a připomínkami pomohl práci utvářet. Také bych chtěla poděkovat pamětníkům, kteří mi věnovali čas a podělili se o své zkušenosti. Velký dík patří i mé rodině a přátelům, kteří mě podporovali.

# Obsah

Obsah .....	6
Úvod.....	7
1. Počátky československé letecké dopravy .....	12
2. Československé státní aerolinie v období první republiky .....	15
3. Pražská letiště, využívaná Československými aeroliniemi.....	21
4. Poválečná obnova letecké společnosti a vývoj do počátku 50. let .....	26
5. Společnost ČSA v období 50. let 20. století .....	33
6. Společnost ČSA v období 60. let 20. století .....	39
7. Společnost ČSA v období 70. – 80. let 20. století .....	48
8. Začátek konce...? .....	62
9. Únosy letadel společnosti .....	68
Závěr .....	75
Použitá literatura .....	79
Seznam příloh .....	82
Přílohy.....	83

# Úvod

Tato práce se věnuje počátkům letectví a letecké dopravy, jakož i vývoji a rozvoji Československých (státních) aerolinií až do počátku 90. let 20. století. Tato společnost vznikla v roce 1923 a dnes je jednou z nejdéle působících leteckých společností na světě – jedná se o čtvrtou nejdéle fungující leteckou společnost. Nejstarší a nejdéle fungující společnost je KLM, následovaná společnostmi Qantas a Aeroflot.

Práce je členěna chronologicky. V některých částech jsou myšlenkové přesahy do pozdějšího, či předchozího období. V historii nelze ve všech případech jednoznačně oddělit určité období od ostatních, neboť vývoj je kontinuální a navazující.

Na úvod je potřeba si vysvětlit některé pojmy, které jsou v letecké terminologii běžně užívané. Jedná se především o pojmy doprava a přeprava. V leteckém světě se termínem přeprava rozumí pojem transportu zboží. Přepravuje se zboží z místa na místo. Naproti tomu dopravou rozumíme transport cestujících.

Rovněž je potřeba rozlišit pojmy letadlo a letoun. Letadla jsou všechna zařízení, která pro pohyb vzduchem využívají jeho reakcí. Letadlo tedy může být i horkovzdušný balón. Naproti tomu pod pojmem letoun je skryto vše, co si laik představuje pod pojmem letadlo. Letoun je těžší než vzduch, má pevné nosné plochy a motory.

Dále je potřeba se zorientovat v pojmech, které vyjadřují působnost posádky. Letová posádka – tento pojem vystihuje osoby, které se nacházejí v kokpitu. Jedná se např. o velitele letounu, druhého pilota, navigátora. Posádka letounu je termín, kterým rozumíme všechny osoby na palubě letounu (piloti, palubní průvodčí, dodatečná posádka). Dodatečnou posádku tvoří osoby, které nezajišťují bezpečnost letu – jsou to např. mechanici, technici atd.

Létajícím personálem jsou všichni, kteří jsou oprávněni k vykonávání služby na palubě letounu za letu. Tímto pojmem nemyslíme ty, kteří v daném okamžiku reálně vykonávají službu na palubě letounu (jedná se např. o převážené členy palubního personálu).

Úvodní kapitoly jsou věnovány letectví v Československu v meziválečném období. První kapitola je věnována leteckým společnostem na území Československé republiky. Nejprve jsou zmíněny soukromé letecké společnosti, jejichž počátek se

datuje do roku 1920, kdy byly založeny hned dvě soukromé společnosti, jež se nezaměřovaly na dopravu osob, ale spíše na volnočasovou aktivitu. Následně je pohltila nově vzniklá Československá letecká akciová společnost, která měla z počátku zájem o provozování mezinárodních linek. Avšak kvůli konkurenci zahraničních dopravců, kteří linky v ČSR do zahraničí operovali již dříve, se musela zaměřit na vnitrostátní linky. Ještě předtím, než stihla svůj provoz zahájit, zkrachovala.

Na krach soukromých společností navazuje vznik Československých státních aerolinií, jejichž vzniku a vývoji je věnována druhá kapitola. V ní je shrnut vývoj ČSA v období před druhou světovou válkou. Společnost se nejprve zaměřovala na vnitrostátní linky (tuto strategii převzala od zkrachovalé Československé letecké akciové společnosti). Až počátkem 30. let začala společnost operovat zahraniční linky. Zahraniční linky byly zvoleny strategicky na jihovýchod od ČSR, protože konkurenční Československá letecká společnost operovala lety na západ od hranic ČSR. Vliv měly i politické zájmy republiky, která již v této době žila ve strachu z Hitlerova Německa.

Následující kapitola je věnována dvěma významným letištím na území Prahy. Jedná se o letiště Praha Kbely a letiště Praha Ruzyně. Kapitola pomyslně odděluje meziválečné a poválečné období, na jejich rozvoji můžeme vidět i celkový vývoj aerolinií.

Kbelské letiště bylo významné pro meziválečné období. Z kbelského letiště byly operovány lety až do roku 1937. Letiště původně sloužilo vojenským účelům a bylo upravováno, aby zvládlo odbavovat i civilní lety. Rozvoji ČSA však přestávalo toto letiště stačit, a tak se ČSA postupně přesouvají na nově postavené letiště v Ruzyni. Ruzynské letiště se tak stává důležitou základnou společnosti po celé poválečné období až do současné doby.

Období těsně po druhé světové válce se v československém prostředí obecně zaměřuje na poválečnou obnovu. Vzhledem k tendencím doby byly ještě před nástupem komunistické diktatury v roce 1948 důležité podniky převedeny do rukou státu. Bude tomu stejně i v nově obnovených aeroliniích? Dostane se společnost pod dohled ministerstva dopravy? Tyto otázky budou zodpovězeny v kapitole, která se věnuje poválečnému vývoji ČSA.

Následující kapitola se zaměřuje na vývoj a rozvoj v období 50. let 20. století. Republika se již nacházela v období vlády komunistické strany a pod silným vlivem



Sovětského svazu. Tato kapitola se zabývá obnovou společnosti. Předpokladem je, že nově otevřené linky budou kopírovat orientaci na země tehdy již vytvořeného sovětského bloku. V rámci toho by měla být většina nově otevřených linek směřována do těchto spřátelených zemí. Na druhou stranu se letecká doprava nemůže zcela oddělit od západních zemí. Aerolinie budou pravděpodobně otevírat nové linky i do jiných než socialistických zemí. Problematictější však bude situace v letecké technice. V této době již dosluhovala stará technika a bylo potřeba sehnat nová letadla. Otázkou je, zda si aerolinie budou muset vybírat pouze z nabídky letadel vyrobených v Sovětském svazu, či bude možnost nákupu nové technologie ze západu. V této kapitole jsou zmíněny i počty cestujících a nalétaných kilometrů. Na těchto číslech je možné sledovat, zda dochází k nárůstu letecké dopravy.

Situaci v uvolněnější atmosféře 60. let 20. století rozebírá následující kapitola. Pokusíme se zjistit, jaký vliv mělo politického uvolnění na společnost, a případné nově otevřené linky. V této době dochází k technologickému rozvoji, který by mohl umožnit rozšíření linek o dlouhé tratě. A bude zajímavé sledovat i vliv na pořízení nových letadel do flotily.

V 70. letech se práce zabývá vlivem normalizace na atmosféru ve společnosti i pořízování nové letecké techniky, jako i na další rozvoj linek po celém světě. V 70. letech si svět prošel ropnými krizemi. Předpokladem je, že tyto krize měly dopad na ČSA a bylo potřeba omezit některé linky. Je možné, že tato omezení budou mít vliv na počet cestujících.

V kapitole, která se zaměřuje na vývoj a rozvoj společnosti v 70. a 80. letech, jsou využívány především informace získané pomocí orálně-historické metody. Ty jsou nedocenitelným zdrojem informací, které zachycují osobní zkušenosti zaměstnanců společnosti. Právě díky nim můžeme zjistit, jak se normalizační režim podepsal na atmosféře, která panovala v ČSA.

Další kapitola shrnuje některé únosy letadel společnosti. Za dobu své existence zaznamenaly Československé aerolinie mnoho únosů svých letadel. Často, především v období po roce 1948, se jednalo o činy zoufalých lidí, kteří se chtěli dostat pryč z republiky. To, že byli schopni provést tento zločin (a únos letadla zločinem bezpochyby je), jen dokazuje bezvýchodnost situace. V některých případech však nešlo o osoby, které utíkaly před politickou perzekucí, ale jednalo se o osoby, které byly podezřelé ze spáchání trestných činů.

Hlavní cíle práce se zaměřují na popis vývoje Československých aerolinií. Práce se zaměřuje jak na vznik a vývoj leteckých společností, které se zapsaly do dějin nově vzniklé republiky. Také na postupný vývoj společnosti, která dnes patří k nejdéle fungujícím na světě. Cílem je zjistit, jak a jestli se promítalo bipolární uspořádání světa do výběru destinací. A také, jak byl celkově ovlivněn výběr letové techniky.

Většina dostupných pramenů jsou archivní materiály. S tímto typem pramenů je obtížné pracovat, protože často nebývají archivní fondy zpracovány, někdy dokonce chybí i pomůcky pro studium. Může se i stát, že se k materiálům badatel nemůže dostat včas, jelikož je odkázán na spolupráci pracovníků archivu, kteří někdy nemusí reagovat v přiměřeném čase. Jedná se o zdoluhavou a časově náročnou práci.

Nejvíce jsou využity materiály z fondu ČSA, který je celý k dispozici ve Státním oblastním archivu Praha. Původně byl uložen v budově Československých, resp. Českých aerolinií v areálu ruzyňského letiště. Fond je zpracovaný, obsahuje necelých 600 kartonů. Státní oblastní archiv Praha má k dispozici inventární soupis, ve kterém jsou rozepsány materiály, které obsahují jednotlivé kartony. Pro období do roku 1948 jsou jednotlivé kartony rozděleny i podle inventárních čísel, což umožňuje nejen lepší orientaci, ale i rychlejší práci s podklady. Materiály pro období po roce 1948 jsou rozřazeny pouze do kartonů. Toto řazení neumožňuje tak rychlou práci s podklady, protože je vždy potřeba objednat celý karton, a ne jen příslušnou složku. Vyhledávání materiálů ve fondu ČSA je někdy poměrně komplikované. Dohledat vhodný materiál zabere spoustu času, zejména pro období po roce 1948.

V tomto fondu jsou k dispozici materiály, které se týkají společnosti. Jsou k dispozici jak materiály pro meziválečné období, tak pro období po roce 1945. Je možné, že některé složky se v průběhu let ztratily. Podle mého názoru se jedná např. o výroční zprávy, které kupříkladu kompletně chybí pro 60. léta. Což je škoda, protože tyto zprávy jsou velmi cenným ukazatelem rozvoje podniku. Je v nich rozebrán vývoj leteckých tratí, proměna techniky a vývoj počtu cestujících. V kombinaci s dalšími materiály jsou téměř nedoceníitelné.

Jsou zde i materiály, které vyšly z ministerstva dopravy, ale týkají se organizace podniku.

Většina archivních materiálů vznikla v ČSA a mají buď charakter korespondence s ministerstvem dopravy, či přímo charakter směrnic pro organizaci tohoto podniku.

Pro práci jsou využity i materiály z fondu ministerstva dopravy, které jsou uloženy v Národním archivu v Praze. Jsou zde uloženy materiály, které se týkají letecké dopravy. Jedná se např. o korespondenci ministerstva se zástupci ČSA, či o směrnice pro služební cesty, na kterých zástupci ČSA měli jednat o nové letecké technice. Na rozdíl od fondu ČSA, tento fond není zatím zpracován. Je obtížné se v něm zorientovat, materiály někdy nejsou řazeny chronologicky. Toto je zásadní problém pro orientaci v materiálech. Pokud se s některými dříve zmíněnými materiály (fond ČSA) pracuje obtížně, zde je to někdy téměř nemožné.

Dalším zdrojem informací jsou materiály v Archivu bezpečnostních složek. Zde jsou především materiály, které se týkají zaměstnanců, například výpovědi z výsledků.

Pro práci je využita i dostupná literatura. Například některá díla Michala Plavce, který je zaměstnancem Národního technického muzea a který se věnuje dějinám letectví. Dalším sekundárním pramenem jsou publikace, které byly napsány k důležitým výročím Československých/ Českých aerolinií. Obě tyto publikace se věnují vývoji společnosti, mapují technické i technologické změny v letadlech a věnují se také rozvoji leteckých linek společnosti. Obě publikace okrajově zmiňují i další čs. letecké společnosti. Jako zdroj slouží i internetové stránky.

Pro kapitolu věnující se únosům slouží jako zdroj knižní publikace Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992. Tato kniha od autorů Kellera a Koverdinského shrnuje únosy dopravních letadel v Československu za poměrně dlouhé období let 1945 – 1992. Ovšem v několika málo případech jsou zde nesrovnalosti v počtech členů posádky či osob na palubě. V takovém případě mají přednost archivní materiály.

V práci jsou také využity publikace, které se věnují vývoji společnosti. Jedná se o materiály z knihovny Národního technického muzea. Publikace od autora Pišty, která shrnuje období do roku 1973 je velmi cenným dílem, avšak je zde potřeba brát některé informace poněkud opatrněji. V některých částech je zřejmé, že je publikace tendenčně napsaná, vzhledem k době jejího vzniku. V práci je také využita publikace s názvem České aerolinie 80 let ve vzduchu jako doma od Libora Zemana je novější, shrnuje vývoj 80 let Československých aerolinií.

# 1. Počátky československé letecké dopravy

Počátky letectví v našich zemích sahají ještě do dob Rakouska-Uherska. Jan Kašpar se narodil v roce 1883 v Praze, kde také vystudoval českou techniku a v roce 1907 získal titul inženýr. Velmi se zajímal o letectví a spolu se svým bratrancem začal v roce 1909 stavět letadlo. „*První letoun vlastní konstrukce posloužil svému tvůrci k prvním pokusům o let.*“<sup>1</sup> „*Avšak již při pojiždění se projevila nedostatečná tuhost trupu...*“<sup>2</sup> Kašpar „*skutečného řízeného letu dosáhl až na zakoupeném originálním letounu Blériot XI (...) dne 16. dubna 1910.*“<sup>3</sup> Kašpar se v létání postupně zdokonaloval a také zlepšoval svá vlastní letadla. Nechal se inspirovat letounem Blériot XI, jeho letadla dosahovala větších rozměrů. Kašparův letoun JK byl dokončen na jaře 1911 a po několika zalétávacích zkouškách byl tento letoun veřejně představen 13. května 1911. Ten den se uskutečnil „*nejdelší přespolní let z Pardubic do Prahy Chuchle, v trvání 1,5 hodiny.*“<sup>4</sup> Jan Kašpar, který ještě před první světovou válkou podnikal lety s francouzským letounem typu Blériot, již v roce 1911 podnikl let s prvním cestujícím (let Mělník — Praha s redaktorem J. Kalvou). V témže roce sestrojil Kašparův bratranec Evžen Čihák svůj první letoun.

Během války se ukázalo, že letectví může být velká taktická výhoda. A proto se v karlínské továrně Breitfeld–Daněk začaly vyrábět letecké motory, jejichž průkopníkem byl zaměstnanec společnosti Laurin a Klement. Za války také začala fungovat menší firma na výrobu letadel, která sídlila v pražských Holešovicích. Těsně před koncem války byla zřízena zcela první pravidelná linka na světě. Jednalo se o linku Vídeň — Krakov — Lvov (následně prodlouženou do Kyjeva). Avšak až do konce první světové války se v našich oblastech letectví příliš nerozšířilo.<sup>5</sup>

Letecká doprava v našich oblastech se začala realizovat až po skončení války a vzniku nové republiky. Iniciativu v tomto ohledu přebral poštovní úřad. Letecká přeprava byla pro poštu velmi výhodná, jelikož zásilky mají nízkou hmotnost a lze je lehce nakládat. Navíc je tento způsob rychlejší než pozemní způsob přepravy a

---

<sup>1</sup> Plavec, Michal, *Století letectví v zemích koruny české*, Praha: Národní technické muzeum 2010, str. 49.

<sup>2</sup> Balej, Jan, Sviták, Pavel, Plocek, Petr, *Historie letectví průkopníci světové aviatiky od antiky do r. 1914*, Brno: CPRESS 2012, str. 194.

<sup>3</sup> Plavec, *Století letectví v zemích koruny české*, str. 49.

<sup>4</sup> Tamtéž, str. 49.

<sup>5</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa1.htm> (29. 12. 2015).

rychlost je pro zákazníky důležitá (navíc letecké přepravě pošty nahrával fakt, že ve východní části republiky – na Slovensku a v Podkarpatské Rusi – nebyla rozvinutá železniční trať ani vhodné silnice). Aby mohla být přeprava realizována, bylo nutné spojit se s armádou. Ta také potřebovala přepravovat své zboží i poštu, ale především vlastnila několik letounů. V polovině roku 1919 se pokusně začalo s přepravou pošty – jednalo se o letoun Aero, následně většinu letů operovaly letouny Brandenburg. Tato přeprava zboží musela být kvůli nedostatku financí záhy zastavena, avšak tento fakt neznamenal konec letectví v ČSR.<sup>6</sup>

Na našem území postupně začaly operovat zahraniční dopravci a dopravci. V roce 1920 zde začal přepravovat poštu anglický dopravce Aircraft Transport and Travel, také zde působila Francouzsko-rumunská společnost CFRNA<sup>7</sup>. Tato společnost byla založena v Paříži na jaře 1920 a o několik dní později s ní byla uzavřena smlouva o prozatímní letecké dopravě. „*První civilní letadlo CFRNA se objevilo ve Kbelích již 20. srpna... Pravidelný provoz na lince Paříž — Štrasburk — Praha byl oficiálně zahájen 15. října 1920 s předpokladem zimní pauzy – provoz byl společností obnoven k 15. lednu 1921.*“<sup>8</sup>

Československé aerolinie nebyly první leteckou společností, která se na území Československé republiky objevila. Již v roce 1920 vznikla letecká společnost Ikarus, založená Josefem Görtlem, následovaná společností Falco, kterou ovládl Zdeněk Lhota. Obě tyto společnosti se však zaměřovaly spíše na provozování vyhlídkových a volnočasových letů. Dále také předváděly akrobacii. Dopravu osob z místa na místo neprovozovaly nijak často. Obě společnosti využívaly letouny Aero-14. V moravském prostředí vznikla společnost Aero-Lloyd.<sup>9</sup>

Společnost Ikarus se snažila koncem roku 1920 zahájit pravidelnou dopravu na lince Praha — Štrasburk — Paříž, ovšem vzhledem ke konkurenci na této trati (stejně spojení již provozovala společnost CFRNA, která již v této době byla zavedeným přepravcem) se vedení společnosti Ikarus rozhodlo pro tratě Praha — Brno — Bratislava — Užhorod a Praha — Vídeň. Také společnost Falco si „*podala žádost o povolení pravidelné tuzemské i zahraniční letecké dopravy.*“<sup>10</sup> V roce 1922

---

<sup>6</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa1.htm> (29. 12. 2015).

<sup>7</sup> La Compagnie Franco-Romaine de Transport Aérienne.

<sup>8</sup> Plavec, Michal (ed), Od balonu k transatlantickým letům, Praha: Národní technické muzeum 2014, str. 85-86.

<sup>9</sup> Pišta, Jan, Československé aerolinie: 1923-1973, Praha: ČSA 1973, str. 1- 23.

<sup>10</sup> Plavec (ed), Od balonu k transatlantickým letům, str. 86.

přešly společnosti Ikarus a Falco pod Československou leteckou akciovou společností (Čs. L. A. S.).<sup>11</sup>

Československá letecká akciová společnost (Čs. L. A. S.) byla založena 2. května 1922 a již od svého vzniku měla podporu průmyslových podniků i podnikatelů. Tato společnost položila základy pro vznik pravidelné letecké dopravy u nás. Čs. L. A. S. se snažila zahájit dopravu na již připravovaných linkách společnosti Ikarus. Lety měl operovat letoun Aero-10. Ten byl v továrně Aero vyroben dle požadavků Čs. L. A. S. (požadavek na uzavřenou kabinu pro 4 cestující a otevřenou kabinu pilotů). Společnosti se však kvůli konkurenci CFRNA nepodařilo zahájit provoz na trati Praha — Vídeň. Nebylo v plánu operovat ani jiné mezinárodní linky, neboť tyto linky již provozovaly jiné letecké společnosti. Z tohoto důvodu se přešlo na realizaci trati napříč republikou. Bylo oznámeno, že první let se uskuteční 1. března 1923. Ovšem než stihla svůj provoz zahájit, musela Čs. L. A. S. vyhlásit úpadek. Přibližně ve stejné době začala vládní jednání o založení Československých státních aerolinií. Ty nakonec přebraly letadla zaniklé společnosti i myšlenku vytvoření vnitrostátní linky.<sup>12</sup>

22. ledna 1927 byla založena Československá letecká společnost – ČLS. Byl to akciový podnik založený Škodovými závody. Tato společnost byla založena s cílem provozovat mezinárodní leteckou dopravu. Díky této společnosti neměla republika letecké spojení pouze s významnými německými a rakouskými městy (Berlín, Vídeň...), ale také s nizozemským Rotterdamem a na počátku 30. let také s Amsterdamem. Tato společnost významně rozšířila letecké spojení Československé republiky s významnými evropskými městy.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 1 – 23.

<sup>12</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa1.htm> (29. 12. 2015); Plavec (ed), Od balonu k transatlantickým letům, str. 87 – 89.

<sup>13</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 1 – 25.

## 2. Československé státní aerolinie v období první republiky

### Vznik a první let

Československé státní aerolinie – ČSA byly založeny na podnět ministerstva veřejných prací k 5. výročí vzniku nové republiky. Oficiální datum jejich založení je 6. října roku 1923 a byly budovány jako státní podnik. Hlavním cílem podnikání nové společnosti měla být přeprava zboží a osob, a to především ve vnitrostátních podmínkách. Na základě podmínek dohodnutých na versailleské mírové konferenci bylo dohodnuto označení Československých letounů L-B (označení OK, které nesou všechna letadla registrovaná v ČSR – a nyní v ČR –, se začalo používat až v roce 1930).<sup>14</sup>

První let nové letecké společnosti byl naplánován na 28. října, ale kvůli nepřízní počasí musel být o den odložen. V tento výroční den pilot pouze symbolicky oblétl kbelské letiště. Společnost tedy zahájila svůj provoz 29. října 1923 linkou Praha — Bratislava. Let se uskutečnil na letadle typu Aero-14. Jednalo se o jednomotorový dvouplošník, vyrobený licenčně dle prototypu Hansa-Brandenburg C. I. a určený pro dva cestující a dvoučlennou posádku. Do roku 1925 byl Aero-14 hlavním letounem společnosti, která jich měla 17.<sup>15</sup>

Na palubě prvního letu na trase Praha — Bratislava byl pouze jediný cestující, a to novinář z Lidových novin Václav König, kapitánem letu byl Karel Brabenec. Let trval 2 hodiny a 20 minut (pro srovnání dnes – se linka Praha — Bratislava létá za hodinu). Ve stejný den letěl v opačném směru další letoun Aero-14, na jehož palubě byl slovenský novinář.

### Expanze linek

---

<sup>14</sup> Zeman, Libor, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, Praha: České aerolinie 2003, str. 8; [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015).

<sup>15</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 1 -25; [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015); Plavec (ed), Od balonu k transatlantickým letům, str. 115 – 118.

Do konce roku 1923 letělo na této lince 29 cestujících. Tato linka byla v roce 1924 prodloužena do Košic. V roce 1926 přidaly aerolinie další linku, do Brna. Postupně přibývalo vnitrostátních linek, rozšiřovaly se lety na západ od Prahy – do Mariánských Lázní. Do konce 30. let byla leteckými spojeními propojena většina důležitých měst v republice – Praha, Bratislava, Košice, Brno, Mariánské Lázně, Užhorod, Karlovy Vary a Liberec.<sup>16</sup>

Je zřejmé, že v republice již pro rozvoj tratí nezbývalo příliš místa, a tak musela společnost zahájit i mezinárodní lety (i když v tomto ohledu měla konkurenci v ČLS). První zahraniční let směřoval do Záhřebu, a to v roce 1930. Následovaly lety do Rijeky a Dubrovníku. V roce 1933 byl zahájen provoz na lince Praha — Bukurešť a v roce 1936 vylétlo první letadlo do Moskvy. Vzhledem k tomu, že Československá letecká společnost operovala lety na západ od republiky (Berlín, Vídeň, Amsterdam), jevílo se jako velmi vhodné, aby ČSA operovaly lety na jih a východ. Zahájení letů do Jugoslávie ale mělo i svůj politický rozměr, a to bylo vzrůstající spojení s touto oblastí v souvislosti s ohrožením, které začínalo představovat Hitlerovo Německo. Pro lety do Jugoslávie byly vybrány hydroplány, resp. obojživelné letouny Saunders Roe A-19.<sup>17</sup>

V polovině 30. let (1935) začínaly i Československé státní aerolinie operovat lety do Vídně, následovaly lety do Itálie a v roce 1938 získaly povolení k letům do Paříže či Štrasburku. Československé státní aerolinie se v roce 1929 staly členem mezinárodní organizace IATA (The International Air Transport Association) a společně s ostatními leteckými společnostmi se účastnily konference v roce 1929 ve Varšavě. Na této konferenci vznikla důležitá mezinárodní dohoda – Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopravě. Tato úmluva upravuje odpovědnost dopravce za škodu a stanovuje rozsah odpovědnosti dopravce v pevných finančních částkách, také sjednocuje požadavky na doklady – letenka, nakládací list...<sup>18</sup>

Jen za rok 1937 činil nálet Československých státních aerolinií přes 1 milion kilometrů (1 009 976). Kvůli rostoucím cenám paliva v Jugoslávii se zvyšovaly

---

<sup>16</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 1-25; [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015).

<sup>17</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 20 – 32.

<sup>18</sup> Tamtéž, str. 15 – 32; [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015).



náklady na provoz letů do této země. Z toho důvodu musel být omezen letový provoz na trati Praha — Sušak. Tato trať byla také obsluhována menšími letadly s nižší spotřebou. V tomto roce „obsahovala letecká síť ČSA celkem 24 úseků, z toho 12 vnitřních o celkové délce 2105 km a 12 úseků zahraničních délce o celkové délce 4002 km: celková délka sítě dosáhla 6107 km proti 637 km v roce 1924.“<sup>19</sup>

Kromě omezení provozu na některých linkách do Jugoslávie byly Československé státní aerolinie nuceny uzavřít linku Bratislava — Vídeň, kvůli nízké vytíženosti. Změnou prošlo několik domácích linek, včetně linky Bratislava — Košice, která byla změněna na Bratislava — Piešťany — Košice. Na druhé straně došlo k rozšíření provozu na některých zahraničních linkách, např. Praha — Brusel či Praha — Bratislava — Klagenfurt — Terst — Benátky. „Trať Praha — Brusel přes to, že byla v roce 1937 provozována poprvé, předstihla z hlediska příjmů na 1 km všechny až dosud provozované úseky.“<sup>20</sup>

V roce 1938 přestala společnost operovat lety Praha — Moskva, avšak, jak uvádí výroční zpráva pro rok 1938, ztráta z této linky „byla více než vyvážena zařazením ČSA do provozu na trati Praha — Štrasburk — Paříž.“<sup>21</sup> V roce 1938 byla zmenšena délka sítě na 5896 km. A i když se snížila délka provozovaných tratí, měla společnost nejvíce nalétaných kilometrů ve své historii (1 433 705). A stejně jako v letech 1932 – 37 i v roce 1938 bylo dosaženo pravidelnosti provozu ve více než 95 %. Po mnichovské dohodě se téměř trojnásobně zvýšil provoz na lince Praha – Brno – Bratislava.<sup>22</sup>

## Letadla

Na počátku neměla společnost vhodná letadla pro cestující. Letoun Aero-14 byl upravený vojenský letoun, a ačkoliv se jednalo o letoun technicky spolehlivý, nebyl vhodný kapacitně – byl navržen pouze pro dva cestující. Navíc neposkytoval cestujícím příliš velký komfort. Protože měl cestující většinu těla vytrčenou ven, byl vystaven na milost povětrnostním podmínkám. Společnost se snažila svým cestujícím let v tomto nepohodlí zpříjemnit zapůjčováním teplých kožichů, rukavic,

---

<sup>19</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 8 i. č. 43, Výroční zpráva 1937, str. 6.

<sup>20</sup> Tamtéž, str. 9.

<sup>21</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 8 i. č. 43, Výroční zpráva 1938, str. 9.

<sup>22</sup> Tamtéž, str. 13 – 24.

šál a dokonce i vysokých teplých bot. I přes poněkud velké nepohodlí (z dnešního pohledu obzvlášť) se stala tato přeprava velmi oblíbenou, především mezi známými osobnostmi (př. dirigent Oskar Nedbal, Jaroslav Ježek...). Tento stroj létal ve službách ČSA do roku 1925.<sup>23</sup>

Prvním letounem s uzavřenou kabinou pro cestující (avšak stále zůstával otevření kokpit, resp. pilotní kabina), který měly aerolinie k dispozici, byl Aero-10, zařazený do provozu roku 1923. Ten převzaly po zkrachované Československé letecké akciové společnosti. Jeho výhoda nebyla jen v uzavřeném prostoru pro cestující, ale také v tom, že byl konstruován pro čtyři cestující (tedy dvakrát více než Aero-14). Tento typ měl ale nevýhodu v nekvalitním a nespolehlivém motoru, a tak byl celkem záhy z provozu vyřazen (v roce 1924).<sup>24</sup>

Aeroliniím nezbývalo nic jiného, než si zakoupit letouny zahraniční (některé později vyráběly licenčně firmy Aero a Avia). Objednán byl francouzský letoun Farman Goliath F-60 pro 14 cestujících, britský De Havilland DH-50A pro 4 cestující a německý Junkers F-13 také pro 4 cestující. Všechny tyto letouny sloužily společnosti do počátku 30. let.<sup>25</sup>

Československé státní aerolinie postupně rozšiřovaly svou flotilu jak o letouny domácí, tak i zahraniční výroby. Letouny zařazené do provozu ve druhé polovině 30. let se již vzhledem blížily letounům dnešním, ale v rychlostech zůstávaly daleko za dnešními letadly. Ve flotile ČSA se objevil letoun Douglas DC-3 s kapacitou 19 cestujících (největší ve flotile) a s cestovní rychlostí 270 km/hod. Co do počtu cestujících byl tento letoun nejlepší, ale v rychlosti ho překonával Savoia Marchetti S-73 s cestovní rychlostí 295 km/hod. Oba tyto letouny sloužily v letech 1937 – 1939. „*Letadlový park ČSA v roce 1938 tvořilo 5 třímotorových letadel Savoia Marchetti SM-73, 4 dvumotorová Airspeed AS-6 Envoy, 2 třímotorová Fokker/Avia F. IX, 4 třímotorová Fokker/Avia F.VIIb-3m a jedno obojživelné Saro SR-19 Cloud. ČLS měla 3 letadla Douglas DC-3, 3 DC-2, jedno třímotorové Fokker F.XVIII a 4 třímotorová Fokker/Avia F.VIIb-3m.*“<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> [http://technet.idnes.cz/90-let-csa-cuz-/tec\\_technika.aspx?c=A131025\\_155136\\_tec\\_technika\\_kuz](http://technet.idnes.cz/90-let-csa-cuz-/tec_technika.aspx?c=A131025_155136_tec_technika_kuz) (29. 12.2015).

<sup>24</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 8 – 25; [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015).

<sup>25</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 15 – 32.

<sup>26</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa2.htm> (29. 12.2 015).

## Cestující, zboží, pošta

Aerolinie měly za svůj hlavní cíl zajistit, aby přeprava osob, ale i zboží a pošty po republice byla rychlá, plynulá, přesná a pohodlná. Zpočátku se tento cíl nedařilo naplnit. Pro cestující byly lety nepohodlné. Byly ovšem také nepravidelné, neboť vše záviselo na počasí. Kvůli tomu muselo být zpočátku upuštěno od celoročního provozu společnosti, neboť neexistovala naváděcí technika a zatím nebylo instalováno ani radiové zařízení. Při špatném počasí tedy bylo nemožné let podniknout, protože se pilot neměl podle čeho orientovat (během letu se piloti orientovali podle mapy). Záhy však bylo zavedeno nejen radiové spojení, ale instalovány byly i radiomajáky. Tato technologická zlepšení výrazně přispěla ke zvýšení bezpečnosti, ale i pravidelnosti letů.

Přeprava zboží a pošty představovala podstatnou část činnosti společnosti. Vždyť jen za pouhé dva měsíce svého působení v roce 1923 přepravila společnost 110 kg zboží a 10 kg pošty. A tato čísla postupně rostla. Společnost dokonce zajišťovala přepravu pošty pro prezidenta Masaryka, když pobýval v Topolčiankách, kde měl letní sídlo. Postupně se také začala těšit oblibě letecká přeprava potravin, průmyslových výrobků, ale i živých zvířat.<sup>27</sup>

Zajímavé je sledovat nárůst cestujících za dobu provozu aerolinií. Za rok 1924 využilo služeb ČSA 426 cestujících. Za rok 1938 to bylo 33 003 cestujících, což činí nárůst o téměř 7700 %. Tato hodnota je poměrně zajímavá a odráží meziroční nárůst cestujících. Každým rokem, s výjimkou krizových let 1931 a 1932 (v roce 1932 bylo dopraveno 7087 cestujících), rostl počet osob, které využívaly letové služby ČSA. Před nástupem krize bylo nejvíce cestujících v roce 1930 – 8976, což je nárůst o 2000 % oproti roku 1924. V roce 1935 to bylo 12 060 osob a za rok 1936 měla společnost již 17 830 cestujících – jedná se o meziroční nárůst 47 %. V roce 1937 využilo letecké dopravy 21 351 cestujících a za rok 1938 jich společnost (i přes stále se zhoršující mezinárodní situaci) měla již zmíněných 33 003 cestujících (to je meziroční nárůst o téměř 55 %).<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> [http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018) (29. 12. 2015).

<sup>28</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 8 i. č. 43, Výroční zpráva 1938, str. 3 – 24; Bilanční výsledky za rok 1938, str. 3 – 7.

Podobné je to i s nákladem. Za rok 1924 převezla společnost 2 148 kg nákladu a v roce 1938 to bylo již 643 085 kg nákladu (toto číslo činí nárůst o 29 838 %). Přepravený náklad se prvních pár let existence společnosti každoročně zvyšoval. Za rok 1925 bylo přepraveno 18 500 kg zboží a v roce 1928 byla tato hodnota 50 099 kg. V roce 1929 přepravila společnost zatím nejvíce nákladu – 183 859 kg (což činí meziroční nárůst o téměř 267 %). Za rok 1938 bylo přepraveno 236 528 kg, podobná čísla jsou i v dalších letech, až do roku 1936, kdy bylo přepraveno 349 533 kg.<sup>29</sup>

V roce 1938 měla Československá republika díky dvěma leteckým společnostem (ČSA a ČLS) spojení s mnoha významnými evropskými městy (př. Amsterdam, Londýn, Paříž, Vídeň, Berlín, Řím, Bukurešť, Moskva...) a z mnohých měst byly operovány návazné lety do dalších destinací.

ČSA nalétaly od roku 1924 do roku 1938 necelých 9 milionů kilometrů (8 742 766 km) a měly 139 735 cestujících. ČLS zaostávala v obou parametrech přibližně o polovinu. Měla 5 550 985 nalétaných kilometrů a 75 337 dopravených cestujících.<sup>30</sup>

Následkem mnichovské dohody a odstoupení pohraničí ztratila republika letiště v pohraničních oblastech – př. Karlovy Vary, Piešťany, Košice. Po okupaci nastala likvidace letectví, obě společnosti musely letadla předat říšské Lufthanse a letiště Ruzyně sloužilo po dobu války vojenským účelům.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 7 a 8 i. č. 42, Výroční zpráva 1924 – 1936; 1924, str. 1 – 6, 1925, str. 8 – 11, 1926 str. 9 – 17, 1928 str. 1 – 14, 1929 str. 6 – 19, 1933 str. 3 – 16; SOA Praha, fond ČSA, k. 8 i. č. 43, Výroční zpráva 1937 – 1938, 1937 str. 2 – 20, Bilanční výsledky za rok 1937 str. 1 – 4, 1938, str. 3 – 24; Bilanční výsledky za rok 1938, str. 3 – 7.

<sup>30</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa2.htm> (29. 12. 2015).

<sup>31</sup> <http://www.aviation-fan-club.com/csa2.htm> (29. 12. 2015).

### 3. Pražská letiště, využívaná Československými aeroliniemi

#### Letiště Kbely

O umístění letiště bylo rozhodnuto již v roce 1918, avšak složitá situace s vlastnickými poměry na polích a pozemcích, na kterých se mělo budoucí letiště rozkládat, byla vyřešena až o 5 let později. Nicméně i přes tyto problémy začala výstavba hangárů a celé infrastruktury budoucího letiště. Bylo rozhodnuto, že letiště nebude pouze vojenské, ale bude mít i svou civilní část. Již na konci roku 1920 zahájila první letecká společnost lety na toto nové pražské letiště, které se tímto stalo jediným letištem v Praze určeným pro odbavování mezinárodních letů. Pro nově vznikající letecké společnosti v Československu bylo vytvořeno zcela nové letiště, které začali využívat i jiní, zahraniční dopravci. Letiště v Kbelích bylo na konci 20. let důležitým dopravním uzlem deseti mezinárodních evropských tratí a zároveň tzv. základnou pro letecké společnosti v Československu. Společně s rozvojem letiště se rozvíjely i ČSA. Nicméně následně již nebylo možné vyhovět stále zvyšujícím se nárokům ČSA a dalších společností, a proto bylo rozhodnuto o výstavbě nového letiště.

V roce 1938 byl ukončen provoz na kbelském letišti, jelikož bylo zcela zprovozněno nové a moderní letiště v Ruzyni. Po válce došlo k velké rekonstrukci letiště, přestavbě vzletových a přistávacích drah, přestavbě hangárů a hal pro cestující a letiště následně sloužilo vojenským účelům.<sup>32</sup>

Na konci 60. let 20. století (slavnostní otevření proběhlo 11. 10. 1968) bylo ve Kbelích zřízeno Letecké muzeum, které spadá pod Vojenský historický ústav. (Zajímavé je zmínit, že během srpnové invaze roku 1968 nebylo letiště ve Kbelích obsazeno, neboť v této době probíhala oprava vzletové a přistávací dráhy). Muzeum vystavuje exponáty vztahující se k dějinám československého letectví. Kromě samotných letounů, často vyřazených letounů ČSA, jsou zde vystaveny i některé motory či části podvozků. Většina expozice je umístěna do hangáru, nacházejí se zde i venkovní expozice.

---

<sup>32</sup>Dudáček, Lubomír, Dopravní letiště Prahy 1918 – 1946, Praha: MBI 2012, str. 19 – 36; Plavec, Michal, Letiště a letadla, Praha: Paseka, 2013, str. 8 – 14.

Kromě volnočasových aktivit pro širokou veřejnost letiště stále plní svou primární funkci. Odbavuje především vojenské či speciální vládní lety (např. na počátku února roku 2016 zde přistál vládní speciál s osvobozenými českými rukojmími z Libanonu). Na tomto letišti má základnu dopravní letectvo Armády České republiky a území letiště dnes patří Ministerstvu dopravy ČR.

## Letiště Ruzyně

Vzhledem k rozvoji letecké dopravy bylo více než jasné, že letiště v Kbelsích nebude kapacitně stačit této expanzi. A proto již na konci 20. let (1929) začaly kroky k výstavbě zcela nového letiště v Praze – tentokrát v Ruzyni. Oblast byla vybrána strategicky. Ležela dost daleko od letiště Kbely, takže nehrozila možnost omezení letů, kvůli provozu na obou letištích. Navíc kolem letiště nejsou přírodní překážky, které by narušovaly bezpečný provoz. Kromě toho bylo v okolí dost volného prostoru pro případné budoucí rozšíření.

Samotná výstavba byla zahájena až v roce 1933 (24. července 1933). Nově postavené letiště mělo samozřejmě vzletové, přistávací a pojižděcí dráhy. Mělo rozsáhlou odbavovací halu, několik hangárů a dílen a administrativní části. Dokonce zde nechyběly ani obytné domy, které měly sloužit jako ubytování pro zaměstnance. Jednalo se o velmi moderní a poměrně velkokapacitní letiště, neboť sloužilo až do konce 60. let 20. století. Architekt ruzyňského letiště Adolf Beneš za svůj projekt získal ocenění na architektonických soutěžích.<sup>33</sup>

První letadlo přistálo na novém letišti již na jaře roku 1937. „Dne 5. 4. 1937 v 09.00 hodin přistálo na novém ruzyňském letišti první letadlo Československé letecké společnosti na vnitrostátní trati Piešťany – Zlín – Brno – Praha. Druhé letadlo z mezinárodního spoje Vídeň – Praha – Drážďany – Berlín přistálo v deset hodin...“<sup>34</sup> Letiště se nyní stává hlavní základnou ČSA v republice. O otevření nového letiště v Československu se zajímala i zahraniční média. Článek vyšel v britském i americkém odborném leteckém časopise. Kromě toho se stalo architektonickou inspirací pro stavby zahraničních letišť. Letiště bylo prakticky státním podnikem. Majitelem a současně i provozovatelem této infrastruktury bylo

---

<sup>33</sup> Dudáček, Dopravní letiště Prahy 1918 – 1946, str. 98 – 120; Plavec, Letiště a letadla, str. 11 – 12.

<sup>34</sup> Dudáček, Dopravní letiště Prahy 1918 – 1946, str. 121 – 122.

Ministerstvo veřejných prací a správa byla svěřena do rukou Ředitelství Státního veřejného letiště Praha.<sup>35</sup>

Zajímavé je zmínit, že již krátce po otevření nového letiště nastala nutnost jeho přestavby, resp. úprav. Požadavek mimo jiné přišel ze strany ČSA. Společnost v té době zakoupila několik nových letounů (např. Savoia Marchetti SM-73 či Douglas DC-2 a DC-3). Vznela proto požadavek na úpravu letiště – konkrétně zpevnění vzletové a přistávací dráhy, i když trend zpevněných drah tehdy v Evropě ještě nebyl. Již na konci dubna roku 1937 (tedy necelý měsíc po oficiálním zahájení provozu) byl vypracován plán na zpevnění vzletových a přistávacích drah. Stavba začala poměrně brzy, již v létě 1937.<sup>36</sup>

Za okupace sloužilo ruzyňské letiště (stejně jako letiště ve Kbelích) pro aktivity německého válečného letectva Luftwaffe, které na ruzyňském letišti přistávalo s moderními stíhačkami Messerschmitt. Němci během okupace na letišti provedli infrastrukturní úpravy – zpevnili pojezdové dráhy či dokončili výstavbu nové vzletové a přistávací dráhy, a letiště tak nyní mělo celkem tři dráhy. Okolí letiště bylo chráněno protiletadlovými děly.<sup>37</sup>

Po konci války, vzhledem k obnově a následnému růstu ČSA se nové letiště zdálo kapacitně nedostatečné a bylo rozhodnuto o výstavbě nové odbavovací haly. Toto byl však prakticky jediný zásah do ruzyňského letiště do 60. let. Letiště nadále sloužilo v prakticky nezměněné podobě a bylo schopno odbavovat i velká proudová letadla. Avšak začalo být více než zřejmé, že je nutné letiště kapacitně rozšířit. V roce 1961 bylo rozhodnuto o nové výstavbě v tzv. severní části. *„V podstatě se jednalo o stavbu nového letiště i s přistávacími dráhami... V letech 1960 až 1963 byla vybudována nová hlavní dráha RWY 06/24 (tato dráha měla nejprve označení 07/25). Z původního systému letištních drah se uplatnila ještě dráha RWY 12/30 (tato dráha měla nejprve označení 13/13).“*<sup>38</sup> (Číselné označení dráhy udává její směr vzhledem k magnetickému pólu země). Kromě nové dráhy byla postavena odbavovací hala a také hangáry. Provoz nového letiště byl zahájen v červnu 1968. Vzhledem k tomu, že letiště muselo obsluhovat větší a těžší stroje, které se postupně dostávaly do nového letadlového parku ČSA, musela být hlavní dráha prodloužena, a to na délku 3715 metrů, dále byly kvůli většímu provozu přestavovány i pojezdové

---

<sup>35</sup> Dudáček, Dopravní letiště Prahy 1918 – 1946, str. 121 – 130.

<sup>36</sup> Tamtéž, str. 125 – 134.

<sup>37</sup> Plavec, Letiště a letadla, str. 12 – 13.

<sup>38</sup> Tamtéž, str. 14.

dráhy. Rozvoj ČSA (a samozřejmě i rostoucí počet letecké dopravy obecně) hrál důležitou roli v úpravách a rozšiřování letiště v Ruzyni. Vzhledem k tomu, že ČSA byly hlavním dopravcem na letišti, a byly spojené vlastnickou strukturou s letištěm, měly také největší podíl na veškerých úpravách. Letiště dále zvyšovalo svou kapacitu a v roce 1997 byl dokončen nový terminál (dnes Terminál 1).<sup>39</sup>

Expanze letecké dopravy si vynutila další rozšiřování letiště a v roce 2005 přibyl zcela nový terminál – Terminál 2. Jedná se o moderní dvoupatrovou stavbu, takže šetří zastavenou plochu. Nový terminál byl vystaven velkokapacitně s možností rozšíření odbavovacích ploch pro cestující. Je pravděpodobné, že se v té době plánovalo, že se z Prahy udělá jakási tranzitní stanice pro lety jak na západ, tak na východ. Bohužel se toto nedaří naplnit. Praha sice je poměrně lukrativní destinace, ale spíše pro koncové turisty, letící k nám za poznáváním památek či za rekreací. A blízkost velkých letišť v Německu (a také v Rakousku) pravděpodobně zamezuje tomuto plánu. (A proto je v Terminálu 2 v odbavovací hale poněkud zvláště umístěný dodnes prázdný prostor).

Do budoucna se uvažuje o rozšíření kapacity největšího mezinárodního letiště v České republice, a to vybudováním nové, paralelní dráhy 06/24. Tím by se podstatně rozšířila možnost odbavování letů, neboť by mohly být využívány obě dráhy najednou – tak, jak je tomu např. na pařížském letišti Charles De Gaulle nebo na dalších letištích v Evropě i mimo ni (současný stav křížících se drah umožňuje využití pouze jedné z nich, což značně omezuje kapacitu). Nová dráha by byla navržena tak, aby mohla obsloužit i kapacitně největší letadlo současnosti Airbus A380. S pravidelným provozem obřích letounů se na letišti v Ruzyni počítá a v současné době již probíhají stavební úpravy neveřejné části letiště (úpravy nyní probíhají na tzv. gatech, aby byly schopny kapacitně obsloužit více cestujících v kratším čase).

Bohužel tyto úpravy mají i své odpůrce, jimiž jsou především obyvatelé některých pražských částí (např. Řepy) či přilehlých vesnic. Obyvatelé si stěžují především na zvýšenou možnost hluku. Obyvatelé pražských Řep měli připomínky i k současnému provozu na letišti, což vyústilo v investici letiště do protihlukové ochrany některých domů (letiště přispělo obyvatelům na nová plastová okna, která mají lepší izolační a protihlukové parametry). Letiště se též pravidelně podílí na

---

<sup>39</sup> Plavec, *Letiště a letadla*, str. 12 – 14; Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.



úpravě svého okolí, především přilehlých částí Prahy 6, kde investuje do zlepšení občanské vybavenosti (např. finančně přispívá na výstavbu dětských hřišť). Při úvahách o stížnostech obyvatel na případný hluk by měl být brán mnohem menší zřetel na hlasy obyvatel sídliště Řepy. Sídliště totiž bylo postaveno v 80. letech, tedy v době, kdy letiště v Ruzyni již několik desítek let fungovalo. Sídliště bylo dokonce postaveno až po rozšíření letiště o dnešní Terminál 1 a již v době jeho výstavby se hovořilo o postavení paralelní dráhy 06/24.

Naproti tomu bychom mohli brát v úvahu stížnosti obyvatel Hostivice či Kněževsi, neboť tyto obce zde byly dlouho před počátkem letectví. Tito lidé mají právo se k situaci vyjadřovat, jelikož mohou bydlet na území, které rodina dědí z generace na generaci, a nechtějí ho z citových důvodů opouštět. (Nícméně i v těchto oblastech se najdou lidé, kterým hluk z leteckých motorů nevadí a nestěžují si na to). Letiště bylo v roce 2012 přejmenováno na Letiště Václava Havla Praha.

## 4. Poválečná obnova letecké společnosti a vývoj do počátku 50. let

V důsledku událostí roku 1938 a vzniku protektorátu Čechy a Morava byla zastavena činnost ČSA. Všechna letadla přešla pod správu německé společnosti Lufthansa<sup>40</sup>. Obnova letiště v Ruzyni byla překvapivě rychlá, především proto, že za války nebylo letiště příliš poškozeno spojeneckými útoky ani náložemi, které tam rozmístili Němci. Takže infrastruktura pro obnovu letecké společnosti byla připravená prakticky okamžitě po skončení války.<sup>41</sup>

*„V období od skončení války v květnu 1945 do vzniku Československých aerolinií působila v Praze armádní letecká dopravní skupina, složená převážně z bývalých československých příslušníků RAF... Tito váleční veteráni létali buď na letadlech, s kterými bojovali na frontách druhé světové války, nebo na trofejních německých letadlech... Tento nově vzniklý útvar Vojenské letecké dopravní skupiny, který plnil úkoly v Československu, ale zajišťoval i lety do zahraničí, se posléze změnil v 1. Letecký dopravní pluk vojenského letectva...“<sup>42</sup>*

Ihned po válce byla snaha o obnovu letectva v Československu. Váleční piloti měli v Praze možnost používat stará německá letadla či letadla spojenecká. Vojenská správa ovšem netrvala příliš dlouho a již na počátku srpna 1945 v Ruzyni přistál civilní let – jednalo se o let společnosti Aeroflot<sup>43</sup> a tím bylo zahájeno spojení mezi Československem (Prahou) a Sovětským svazem (Moskvou). Postupně byly linky rozšiřovány na spojení s Vídní, Frankfurtem, Paříží či Kodaní. Zatím tyto linky neobsluhovaly lety ČSA, neboť v této době společnost nevlastnila provozuschopná letadla. ČSA uskutečnily svůj zahajovací let až v roce 1946.<sup>44</sup>

*„Dne 14. září 1945 byla oficiálně obnovena činnost Československých aerolinií (ČSA), které se v osvobozeném Československu staly jediným*

---

<sup>40</sup> Lufthansa je největší leteckou společností v Německu a je také německý národní dopravce. Vznik této společnosti se datuje do roku 1926, je tedy jen o 3 roky mladší než ČSA.

<sup>41</sup> Letiště bylo v plně funkčním provozu prakticky již od 1. 6. 1945.

<sup>42</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 53.

<sup>43</sup> Jedná se o ruskou /sovětskou/ leteckou společnost, která vznikla ve stejném roce jako ČSA – v roce 1923, i když Aeroflot vznikl dříve.

<sup>44</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 52 – 54.

*provozovatelem civilní letecké dopravy. Pravidelný provoz byl otevřen na jaře roku 1946.*<sup>45</sup>

Dle všeobecného organizačního řádu, který byl schválen usnesením vlády v roce 1945, se podnik oficiálně nazýval Československé aerolinie, s povolením používat zkratku ČSA. Jako sídlo podniku bylo určeno hlavní město Praha. Československé aerolinie byly dle tohoto ustanovení státním podnikem, který ovšem „*používá výrobních a obchodních metod soukromohospodářských.*“<sup>46</sup> Zajímavé je, že náklady měly být placeny pouze z příjmů společnosti. Vláda republiky měla právo rozhodovat o určitých věcech Československých aerolinií. Mohla například provádět změny v organizačním řádu, dále mohla povolit hrazení výdajů z jiných zdrojů, než byly zdroje ČSA. Vláda měla dle tohoto organizačního řádu právo rozhodovat o osobě generálního ředitele.<sup>47</sup>

Obnova našeho národního dopravce přišla poměrně rychle po skončení druhé světové války, v duchu tehdejší doby byl podnik zřízen jako státní podnik. Vláda spolu s ministerstvem dopravy měly prakticky plný dohled nad tímto leteckým podnikem. Soukromá Československá letecká společnost zanikla a stala se součástí státního podniku. Dle organizačního řádu bylo zajímavé, že z hlediska financí by se měly aerolinie platit samy (samozřejmě s mnoha výjimkami, kdy vláda mohla povolit i jiný druh financování). Usnesením vlády a podpisem prezidenta republiky vznikly Československé aerolinie. Jediný letecký podnik v republice zcela v rukou státu.

## **Dohled ministerstva dopravy**

Dále se organizační řád vzniklý v roce 1945 zaměřoval na působnost ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy mělo vrchní vedení nad tímto státním podnikem. Mělo tak právo určovat „*postup podniku ve směru hospodářském, technickém, obchodním a správním a vykonává vrchní dozor na podnikové hospodářství.*“<sup>48</sup> Ministerstvo dopravy dle této směrnice mohlo předkládat návrhy vládě a také rozhodovalo o způsobu placení za práci a dodávky. Ministerstvo

---

<sup>45</sup> Hons, Josef, Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975, str. 280.

<sup>46</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1 i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

<sup>47</sup> Tamtéž, str. 1 – 16.

<sup>48</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1. i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

určovalo postup aerolinií prakticky ve všech směrech hospodaření (v oblasti hospodářské, technické, obchodní).

Je zřejmé, že ministerstvo nemohlo tento důkladný a celkový dohled nad podnikem vykonávat zcela samo. Pro účel vykonávání dohledu nad aeroliniemi byl proto zřízen správní sbor, za jehož účasti „*vyřizuje ministerstvo dopravy veškeré zásadní věci správy podniku, vykonávané ministerstvem dopravy, a věci, k jejichž vyřízení je třeba souhlasu ministerstva financí nebo ministerstva národní obrany nebo ministerstva pošt.*“<sup>49</sup>

Samotnému správnímu sboru, který měl vykonávat praktický dozor nad fungováním státního podniku, byla věnována část tohoto organizačního řádu. Sbor se skládal z 12 členů, kteří byli jmenováni jednotlivými ministry<sup>50</sup>, předsedu jmenoval ministr dopravy na funkční období tří let. Členové sboru nemohli jednat jako samostatné osoby, protože dle organizačního řádu spadali pod své ministerstvo.<sup>51</sup>

Nová organizace leteckého podniku byla plně podřízena ministerstvu dopravy a vládě. Vzhledem k tehdejšímu klimatu je to zcela pochopitelné. Poválečné období příliš nepřálo vzniku velkých soukromých podniků, a tak byl podnik pod kontrolou státu. Jako jediný letecký dopravce na území obnovené Československé republiky měl právo provozovat linky vnitrostátní i zahraniční a v zahraničí měl stát svým způsobem reprezentovat.

Nově obnovená společnost ke svému provozu potřebovala získat letadla. Ta se jí podařilo odkoupit z přebytků Spojených států amerických. Od USA získala letouny Dakota (Douglas DC-3). Dakota bylo velmi dobré letadlo se skvělými letovými vlastnostmi. Výhodou bylo také to, že stroj obsluhovali dva piloti. Dále si ponechala letouny Luftwaffe – šlo o letouny Junkers Ju-52. Svůj pravidelný provoz zahájily aerolinie v březnu 1946 s letounem Junkers Ju-52. Svou činnost zahájila společnost letem Praha — Curych, následovalo spojení do Paříže, Amsterdamu, Stockholmu, Londýna, Varšavy, Bělehradu či Kodaně. Do Prahy začaly létat i

---

<sup>49</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1. i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

<sup>50</sup> Ministr financí, národní obrany, pošt, zahraničního obchodu a průmyslu, dopravy.

<sup>51</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1. i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

zahraniční letecké společnosti a v roce 1946 společnost Pan American začala obsluhovat linku Praha — New York.<sup>52</sup>

Přes poměrně dobrý rozvoj se ministerstvo dopravy rozhodlo nechat vypracovat zprávu, která by shrnovala různé překážky pro větší rozvoj letecké dopravy v druhé polovině 40. let. Největší nedostatek byl spatřen v materiálním vybavení Československých aerolinií. Bylo potřeba hmotně zajistit fungování společnosti – nakoupit letadla různých velikostí, protože tak mohou operovat více druhů letů. Nedostatky se projevovaly také v náhradních dílech, které nebyly na skladech. Návrh vyřešení tohoto problému zněl jasně – při nákupu nových strojů se muselo od počátku uvažovat i o možnosti zakoupení náhradních dílů. Ve zprávě o problémech rozvoje se hovořilo také o nutnosti vybudovat nová letiště. Tomuto požadavku bylo vyhověno až s výstavbou zcela nového terminálu na ruzyňském letišti na konci 60. let.<sup>53</sup>

Kromě problémů s rozvojem společnosti se ministerstvo dopravy také zajímalo o letové tratě. ČSA sledovaly prakticky dva cíle v oblasti leteckých tratí. První cíl byl udržet přes zimu co nejvíce letových tratí. Tento cíl shledaly aerolinie úspěšným, vzhledem k tomu, že některé linky operovaly zahraniční letecké společnosti. Druhý cíl se týkal co největšího možného rozšiřování leteckých tratí. Společnost se dle této zprávy snažila navázat kontakty na Blízkém a Středním východě, ale i ve východní a jižní Evropě.<sup>54</sup>

*„Koncem roku 1946 byly Československé aerolinie stabilizovanou, rozvíjející se leteckou společností...”*<sup>55</sup> Společnost dále rozšiřovala své destinace jak doma, tak v zahraničí. Docházelo k obnovování předválečných leteckých linek, ale i ke vzniku nových. Otevřely se nové linky do Zlína, Českých Budějovic, Říma, Istanbulu a dokonce i do Káhiry.

V červnu 1947 byl navržen nový organizační řád Československých aerolinií. Podnik měl být spravován dle zásad obchodního hospodaření. Zisk státního podniku musel být do 14 dnů odevzdán do státní pokladny. Vláda měla právo zasahovat do podniku a měnit některá ustanovení organizačního řádu – například financování

---

<sup>52</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 52 - 54; Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 44.

<sup>53</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1 i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

<sup>54</sup> Tamtéž, str. 1 – 16.

<sup>55</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 55.

podniku. Ministerstvu dopravy příslušelo jmenování či odvolání členů správního sboru, ministerstvo také schvalovalo smlouvy s jinými leteckými společnostmi. Zajímavé je, že ministerstvo dopravy mělo právo povolovat služební cesty zaměstnancům. Správní sbor měl nadále 12 členů.<sup>56</sup>

Státní dohled nad fungováním podniku byl v této době v republice zcela běžnou záležitostí. V Československých aeroliniích byl státní dohled vykonáván za pomoci několika cílů, které bylo potřeba držet. Rovněž byly vypracovávány průběžné zprávy, které hodnotily současný stav podniku a zmiňovaly potřeby, které podnik měl.

Kdybychom dohled státní správy přirovnali k dnešní situaci, resp. k nedávnému období, kdy politická garnitura vstupovala do ekonomického fungování podniku, můžeme vidět jistý posun. Ministerstvo dopravy mělo celkový dohled nad podnikem, rozhodovalo celkově o všech organizačních složkách. Podnik v této době vykazoval (po počátečním propadu) jistý růst. Docházelo k expanzi linek i k nákupu nových technologií. Při úvahách o koupi nové techniky byla snaha brát zřetel na budoucí využití strojů. Možná proto, aby se československý stát ukázal v mezinárodní soutěži jako zcela konkurenceschopný, se ministerstvo dopravy snažilo aerolinie udržet na výsluní. Na druhou stranu to vypadá, že dnešní zásahy státu do řízení podniku se poněkud míjejí účinkem. Zásahy do fungování aerolinií v 90. letech a také po roce 2000 vústily v situaci, kterou vidíme dnes.

V této době došlo k několika chybám, které se dnes projevují na úpadku ČSA. Chybou byl nákup zbytečně velkého množství letadel, aniž by pro ně bylo praktické využití. Tím se utratila velká část finančních rezerv. Společnost se tak dostala do ztráty, kterou nemohla kompenzovat operováním letů s novými letadly, jelikož pro tato letadla linky nebyly. Letouny tak stály nevyužity v hangáru a postupně musely být prodány. Když se podíváme naopak na situaci vládního dohledu 50. a 60. let zjistíme, že v této době se naopak technika příliš nekupovala, resp. kupovala, ale s úvahou, zda budou letouny využity. Letounů se poté objednalo několik kusů, a když se ukázaly jako vhodné, byly doobjednány kusy další (př. je Tu-104A, který bude zmíněn v kapitole rozebírající situaci v 60. letech).

---

<sup>56</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1 i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

## 1948

Do roku 1948 se obnova Československých aerolinií dařila poměrně dobře. Podařilo se získat letouny Dakota, obnovovaly se předválečné letecké linky, ale vznikaly i nové. Na pražské letiště se vracely mezinárodní dopravci, takže obnovená republika získávala čím dál více leteckých spojení s mnoha významnými zeměmi a městy. Dokonce byl zahájen provoz do města New York. Uvažovalo se, že by Československé aerolinie mohly operovat lety přes oceán.

Nařízením vlády z roku 1948 byly od 1. ledna 1949 zřízeny národní dopravní podniky. Pod tuto organizaci spadaly i Československé aerolinie. Dle nové instrukce bylo nutno vnitřní správu podniku vést tak, aby byl co nejvíce posílen vztah zaměstnanců k podniku.<sup>57</sup>

V důsledku únorových událostí se orientace společnosti přesunula na východ. Nejen v destinacích, ale také v letecké technice. Ačkoliv měly ČSA zájem o americké letouny DC-4, z jednání o nákupu sešlo. Nově měla získat společnost letouny ze Sovětského svazu, již v roce 1949 obdržela letouny Iljušin Il-12 a Lisunov Li-2. A od té doby měly aerolinie svá letadla ze Sovětského svazu. Možnost nakupovat letadla z kapitalistických zemí prakticky neexistovala. Problém byl v tom, že sovětská letadla nedosahovala takových technických kvalit jako letadla ze západních zemí – především tedy ze Spojených států. Sovětská letadla měla vyšší spotřebu paliva a ještě k tomu vyšší hmotnost, tudíž jejich provoz nebyl příliš ekonomický.<sup>58</sup>

Československé aerolinie navíc neměly příliš možnost mluvit do rozhodnutí, jaký typ a počet letounů bude ze Sovětského svazu objednan. Tato rozhodnutí byla v kompetenci ministerstva dopravy a plánovací komise.<sup>59</sup>

Za první rok, co byla u moci KSČ, uprchlo do ciziny čtyřicet zaměstnanců ČSA. Přitom nejvíce bylo letového personálu – pilotů či navigátorů. Hodně bylo také

---

<sup>57</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 1 i. č. 1, Všeobecný organizační řád Československých aerolinií, str. 1 – 16.

<sup>58</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 55 – 58; Dokument ČT: Zaslapané projekty – Pod značkou ČSA; poprvé vysíláno 15. 1. 2009 (<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10209988352-zaslapané-projekty/409235100061003-pod-znackou-csa/>).

<sup>59</sup> Dokument ČT: Zaslapané projekty – Pod značkou ČSA.

mechaniků, naopak nejméně uprchlo letušek (jen tři). Dále bylo dvacet zaměstnanců propuštěno akčním výborem.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 12, i. č. 76, Bezpečnost.



## 5. Společnost ČSA v období 50. let 20. století

Vzhledem k událostem roku 1948 se pozornost aerolinií obracela k sovětské technologii. Veškerá nově dodaná letadla byla sovětská a tato situace trvala až do počátku 90. let. Padesátá léta byla silně poznamenána politickou situací světa – jeho rozdělením na dva (znepřátelené) tábory. Lidé z Československa již neměli možnost svobodně cestovat, mnoho leteckých linek (především na západ) bylo zrušeno, nové letecké linky se orientovaly na Sovětský svaz a země východního bloku. Tato situace však nemohla nahradit ztráty ze zrušených linek. Československé aerolinie se proto v této době také více zaměřovaly na vnitrostátní linky, na kterých vozily jak cestující, tak zboží i poštu. S trochou nadsázky by se tak dalo říci, že se aerolinie vrátily zpět na svůj počátek (vzhledem k opětovnému zaměření na vnitřní trh).

V roce 1957 se technologie používaná ČSA výrazně posunula kupředu – společnost totiž poprvé začala využívat letouny s proudovým motorem (v prosinci 1957 byl nasazen proudový Tupolev Tu-104A na linku Praha — Moskva). Tímto se společnost dostala na vrchol letecké dopravy, jelikož v mezinárodní organizaci IATA byla vůbec první společností, která využívala proudové letouny na pravidelných linkách. (ČSA ve využití proudové technologie nebyly první společností na světě – tou byl Aeroflot, který nebyl členem organizace IATA).

### Linky

Především první polovina 50. let byla pro společnost obtížná. Vzhledem k vývoji mezinárodní situace přišla společnost o většinu mezinárodních linek, a tím i o značnou část cestujících. Proto se její pozornost přesunula na přepravu zboží. Často byly přepravovány výrobky výrobních podniků (zejména zboží určené pro export). (Zajímavostí je, že společnost přepravovala i zbraně a munici, kterou vyráběly české zbrojovky. Vzhledem k tomu, že toto zboží nesmělo být vyváženo, deklarovalo se v nákladních listech jako jiné zboží, nejčastěji šicí stroje).<sup>61</sup> Většinou se zboží vyváželo do zemí východního bloku, ale někdy se zboží (např. potraviny) vyváželo i na západ. V roce 1957 se letecky vyvážely borůvky do Velké Británie.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Informace z přednášky na VŠO, ZS 2014.

<sup>62</sup> Výstava Historie ČSA, r. 2014.

Problémy se kvůli vyhrocené mezinárodní situaci objevovaly téměř všude. Ke konci roku 1950 zrušila Spolková republika Německo právo přeletu nad svým územím pro všechna československá letadla.<sup>63</sup> (K tomuto činu bylo přistoupeno ze strany Spolkové republiky proto, že státy se navzájem politicky neuznávaly. Navíc až do počátku Ostpolitik Williho Brandta nebylo možné, aby některý stát udržoval současně vztahy s NDR a SRN). Fakticky to znamenalo, že žádné letadlo registrované v Československé republice nesmělo přeletět nad územím Spolkové republiky Německo. Toto opatření se dotklo všech leteckých linek, které do této doby nad územím SRN létaly – musely být změněny letové trasy.

V roce 1951 přišla republika o spojení s většinou zemí západní Evropy, neboť letečtí dopravci z těchto zemí ukončili spojení s republikou.

Přestože se na počátku této dekády linky tenčily, došlo k zavedení tzv. aerotaxi. Tento způsob dopravy byl využíván pro vnitrostátní linky a využívaly ho především podniky. „*Předpokladem pro zřízení aerotaxové služby bylo vhodné letiště a závazek potencionálních zákazníků, většinou podniku či skupiny podniků, že s aerotaxovou dopravou nalétají ročně minimálně osmdesát tisíc kilometrů.*“<sup>64</sup> Aerotaxi bylo někdy využíváno i pro převoz pacientů či zdravotnického materiálu. Pro aerotaxi byly nejprve využívány starší stroje Aero Ae-45, které nebyly vybaveny žádnými radionavigačními prostředky. Létání s nimi vyžadovalo od pilotů značné soustředění a přesnost, jakož i zkušenosti s vizuálním létáním. Postupně byly pro tuto službu využívány modernější stroje.

Rok 1954 byl obratem pro letectví v Československu. S tím, jak se postupně uvolňovala mezinárodní situace, rozšiřovaly se (respektive navracely) i letové linky jedněch z nejstarších aerolinek na světě. Otevřela se linka Praha — Paříž, kterou ve spolupráci s Air France operovala letadla francouzské společnosti. V tomto roce byl také zahájen provoz linky Praha — Moskva — Peking. O rok později společnost zahájila lety do Moskvy, které již operovala sama (předtím byly operovány Aeroflotem), také zahájila vlastní dopravu na lince Praha — Paříž.<sup>65</sup>

S blížícím se koncem 50. let a postupně stále více uvolněnou mezinárodní situací docházelo k obnově stále většího počtu mezinárodních linek. V roce 1958 se obnovilo spojení do Bruselu, Londýna či Tirany. 26. srpna 1958 byl zahájen

---

<sup>63</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 64.

<sup>64</sup> Tamtéž, str. 65.

<sup>65</sup> Tamtéž, str. 65 – 67.

pravidelný provoz na lince Praha — Káhira (Tu-104A). „22. 8. 1959 zahájil Tu-104A ČSA pravidelnou linku z Prahy do Bombaje, s mezipřistáním v Káhiře a Bahrajnu (pouze technické mezipřistání).“<sup>66</sup> Z Bratislavy se začalo létat do Budapešti.

V roce 1949 létaly ČSA především do evropských destinací: Berlín, Helsinky, Stockholm, Oslo, Göteborg, Kodaň, Amsterdam, Brusel, Londýn, Paříž, Curych, Nice, Vídeň, Řím, Varšava, Budapešť, Bělehrad, Bukurešť, Sofie, Istanbul, Kyjev, Moskva, Atény, Nikósie, Bejrút, Káhira.

V roce 1960 operovala společnost lety i daleko za hranice Evropy a měla již 36 svých destinací: Berlín, Varšava, Kodaň, Stockholm, Helsinky, Vilnius, Moskva, Kyjev, Lvov, Budapešť, Bukurešť, Bělehrad, Tirana, Sofie, Athény, Řím, Milán, Curych, Paříž, Londýn, Brusel, Amsterdam, Rabat, Dakar, Conakry, Káhira, Damašek, Bagdád, Bahrajn, Bombaj, Rangún, Phnom Penh, Jakarta.

## Letadla

Situace v letadlovém parku společnosti se s prodlužujícími léty strávenými ve východním bloku zhoršovala. Pro již dosluhující západní stroje (Dakoty) se nedostávalo potřebných náhradních dílů, nákup nových západních strojů se ukazoval jako nepravděpodobný. Vzhledem k uvalenému mezinárodnímu embargu byl problém sehnat i potřebnou pozemní techniku pro provoz letišť. Vzhledem k této situaci se v Československu objevily snahy o výrobu vlastních potřebných součástek a zařízení.<sup>67</sup> Takováto výroba však byla velmi složitá, protože u nás chyběly zkušenosti i potřebné technologie pro výrobu leteckého zařízení.

Na počátku 50. let bylo stále více problémů s udržováním DC-3, a proto musely aerolinie přistoupit k nákupu sovětských letounů Lisunov Li-2 pro 22 cestujících, které byly v provozu až do roku 1956. Tyto letouny byly licenčně vyráběné Dakoty z 30. let 20. století.<sup>68</sup> Je zřejmé, že používaná technologie byla již značně zastaralá.

I v Československu se vzhledem k dobrému technickému zázemí projevovaly tendence k výrobě vlastní letové techniky. Letoun československé výroby z továrny

---

<sup>66</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 73.

<sup>67</sup> Tamtéž, str. 64 – 66.

<sup>68</sup> Tamtéž, str. 66.

Aero Vodochody Aero Ae-45 byl zařazen nejen do služeb Československých aerolinií, ale létal i v jiných zemích socialistického bloku. Již v meziválečném období zde fungovalo několik podniků, které byly po roce 1948 zestátněny, ale výrobě letecké techniky, resp. motorů se věnovaly dále – jednalo se např. o podnik Motorlet n.p., který se zaměřoval na výrobu pístových motorů. Tento podnik měl „rozhodující úlohu ve vývoji a výrobě leteckých turbínových motorů.“<sup>69</sup>

Druhá polovina 50. let se vyznačovala technologickým pokrokem a změnami v letadlovém parku ČSA. Od poloviny roku 1956 probíhala jednání mezi Prahou a Moskvou ohledně nákupu proudového Tu-104. Letoun Tu-104 byl na svou dobu velmi vyspělý (ovšem ve srovnání se západními stroji měl tento letoun vyšší spotřebu, a proto se ukazoval jako neekonomický pro operování dlouhých linek). Pamětníci uvádějí, že štěstí ČSA a letounu Tu-104A bylo to, že se vždy po cca 3,5 hodině letu objevilo letiště, kde mohl letoun přistát a doplnit palivo. Také vzpomínají na zahraničního kapitána létajícího na Boeingu 707. Ten měl jednu možnost letět s piloty ČSA letounem Tu-104A. Při rychlosti přistávání přes 300 km/h vyděšen a po úspěšném přistání chodil a říkal, že českoslovenští piloti jsou nejlepší, protože létají s nevhodnými stroji...<sup>70</sup>

První stroj v barvách Československých aerolinií na pražském letišti přistál na podzim 1957 (2. listopadu 1957) a byl nasazen na linku do Moskvy. Tím se zvýšila kapacita na dané lince, ale především došlo ke zkrácení doby letu (proudový letoun tuto linku zaletěl za 3 hodiny). Tento letoun zvyšoval společnosti tržby také proto, že rostl zájem zahraničních cestujících o let na proudovém letounu.<sup>71</sup>

Letouny Iljušin Il-14 nahradily již přesluhující a zastaralé Dakoty. Tyto letouny měly kapacitu 32, v prodloužené verzi 40 cestujících. Tyto stroje zajišťovaly provoz do roku 1957 na téměř 60 linkách.<sup>72</sup> Ke konci 50. let byly do služeb Československých aerolinií zavedeny čtyřmotorové Iljušiny Il-18 s kapacitou přes 100 sedadel (dle verze stroje až 120 míst). Tento typ letounu byl nasazen na tratě do Afriky a do oblasti Blízkého a Středního východu. „Achillovou patou všech nových letadel byla vedle značně vysoké spotřeby leteckých pohonných hmot i jejich horší

---

<sup>69</sup> Foltá, Jaroslav (ed), Studie o technice v českých zemích 1945 – 1992, Encyklopedický dům, Praha 2003, str. 466, str. 1479 – 1483; Lehanka, Josef, Na křídlech ČSA, Naše vojsko, Praha 2015, str. 85 – 86.

<sup>70</sup> Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA (5:00 – 7:00).

<sup>71</sup> Výstava Historie ČSA, r. 2014; Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA; Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 80 – 85.

<sup>72</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 71 – 72.

*vybavenost moderními radionavigačními prostředky, jež běžně používali západní letečtí dopravci... Byl to důsledek přetrvávajícího embarga, které se jen velmi těžko dařilo obcházet. A československý elektronický průmysl nedokázal vyrobit podobná zařízení ve stejné kvalitě.*<sup>73</sup> Tento letoun byl vybaven novým zařízením – Dopplerovým radarem.<sup>74</sup>

## Cestující

Zajímavé je sledovat počty cestujících za období první poloviny 50. let. Již od konce 40. let byl patrný sestupný trend v mezinárodní dopravě společnosti. V roce 1950 dokonce na mezinárodních linkách letělo pouze přibližně 23 000 cestujících, což bylo nejméně od poválečné obnovy.<sup>75</sup>

Za rok 1952 měla společnost celkem 182 827 cestujících, z tohoto počtu bylo pouze 17 439 zahraničních cestujících, což je 9,54 % z celkového počtu. A podobná byla situace i o rok později, kdy z celkového počtu 209 209 cestujících bylo jen 17 952 zahraničních, což je dokonce o 1 % méně než v předešlém roce.<sup>76</sup> Tato čísla z počátku 50. let ukazují značný pokles zájmu o lety s ČSA u zahraničních cestujících. Vzhledem k obecným mezinárodně-politickým záležitostem tato čísla odpovídají situaci.

Zvyšování počtu cestujících na vnitrostátních linkách bylo způsobeno především úpravou letových tarifů i letových řádů.<sup>77</sup> Nově sestavené letové řády vycházely vstříc požadavkům cestujících.

Situace se začala obracet v roce 1954, kdy se pomalu zvyšoval počet zahraničních cestujících. Z celkového počtu 217 317 bylo zahraničních cestujících 22 113, což je více než 10 % všech cestujících. Za rok 1955 bylo celkem dopraveno něco přes 221 477 cestujících, z toho bylo 36 056 zahraničních cestujících. Zahraniční cestující tento rok představovali 16,28 % z celkového počtu.<sup>78</sup>

Tato čísla vypovídají o postupném nárůstu počtu jak domácích, tak zahraničních cestujících.

---

<sup>73</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 72 – 73.

<sup>74</sup> Kvapil, Miloš, Dálkovky Zlatá éra ČSA, Svět křídel, Cheb 2012, str. 58 – 61; Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 104 – 106.

<sup>75</sup> Kvapil, Dálkovky Zlatá éra ČSA, str. 64.

<sup>76</sup> SOA Praha, fond ČSA, karton 144; Výroční zpráva 1955, str. 1 – 34.

<sup>77</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 66.

<sup>78</sup> SOA Praha, fond ČSA, karton 144, Výroční zpráva 1955, str. 1 – 34.

## Zboží, pošta

Velmi zajímavá jsou i čísla o celkové hmotnosti přepravené pošty a nákladu. Vzhledem ke klesajícím tržbám za dopravu cestujících (především zahraničních cestujících na počátku 50. let ubývalo), se společnost musela orientovat na přepravu zboží a pošty, aby vyrovnala ztráty. Československé aerolinie začaly přepravovat zboží, především průmyslové výrobky, do Bulharska. Naopak z Bulharska zpět vozila společnost především zeleninu a ovoce.<sup>79</sup>

V roce 1952 bylo celkem přepraveno 765 tun pošty, o rok později již bylo přepraveno 3155 tun pošty, v následujících dvou letech jsou tato čísla podobná. Jestliže u přepravy pošty můžeme pozorovat skokový nárůst mezi roky 1952 a 1953, u přepravy nákladu jsou čísla po všechny čtyři roky velmi podobná. V roce 1952 bylo celkem přepraveno 2894 tun zboží, v roce 1953 to bylo 3101 tun a v letech 1954 a 1955 jsou čísla téměř stejná (2235 v roce 1954 a 2244 v roce 1955).<sup>80</sup>

V roce 1952 bylo pravidelnosti na linkách ČSA dosaženo v 88 %, ale v roce 1955 to již bylo u 93 % letů. Pravidelnost a dodržování časového harmonogramu se tedy postupně zlepšovala.

---

<sup>79</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 64.

<sup>80</sup> SOA Praha, fond ČSA, karton 144, Výroční zpráva 1955, str. 1 – 34.

## 6. Společnost ČSA v období 60. let 20. století

Na počátku 60. let došlo ke změně loga společnosti. Ze své grafické, až téměř obrázkové podoby přešlo pouze do písmenné zkratky ČSA. Kromě této grafické úpravy došlo také ke změně barvy. Původní modrou barvu nahradila červená.

Uvolnění mezinárodní politické situace v 60. letech vedlo i ke zřízení nových mezinárodních linek Československých aerolinií. V šedesátých letech měla letecká doprava obecně velmi dobře nakročeno ke svému rozvoji. ČSA spojily republiku s mnoha zeměmi v Africe, na Blízkém východě a dokonce se dostaly až do jihovýchodní Asie. V tomto období bylo také zapotřebí zvýšit kapacitu pražského ruzyňského letiště, což vedlo k výstavbě zcela nového terminálu v severní části (dnešní příletová hala Terminálu 1).

Uvolněná atmosféra 60. let umožňovala úvahy o nákupu letounů z kapitalistických zemí. Ve společnosti se vedla jednání o nákupu amerických či evropských letadel. Vedení společnosti bylo jasné, že sovětské letouny za západními zaostávají. Začalo se uvažovat o nákupu britského Tridentu (letoun pro krátké a střední tratě). Vedení ovšem uvažovalo především v perspektivě dálkových letů, a tak zvažovalo nákup od amerického Douglasu či britského letounu Vickers VC 10. Ten se zdál jako nejsnazší varianta, jelikož se nejednalo o americký letoun. Vedení také jednalo o japonském stroji YS-11. Jednání bylo přerušeno pracovníkem Japan Airlines, který přišel oznámit invazi vojsk do Československa. Po srpnových událostech roku 1968 byla tato jednání přerušena a nákup západních strojů nebyl možný. Normalizace znamenala konec jak pro vedení společnosti, tak pro jakékoliv úvahy o nákupu západních strojů. Vláda spolu s ministerstvem dopravy rozhodly, že pro dálkové lety se budou používat sovětské Iljušiny. Letoun Il-62 začal postupně létat na všech dálkových letech ČSA.<sup>81</sup>

Vzestupná tendence letecké dopravy v Československu byla na chvíli přerušena sovětskou invazí v srpnu 1968. Následná normalizace stála místo několik vysoce postavených pracovníků letiště i aerolinií, ale i nižších, zato velmi kvalifikovaných pracovníků. I přes tyto nešťastné události byly v roce 1970 zavedeny linky z Prahy do New Yorku a Montrealu.

---

<sup>81</sup> Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA.

## Linky

Uvolněnější atmosféra 60. let umožnila uvažování o rozšíření letových tratí do dříve poněkud zapovězených částí světa. V roce 1960 spojovaly linky Československých aerolinií republiku se 36 městy, především v Evropě a na Blízkém východě, nechyběly ani linky na Dálný východ. Jednalo se např. o linky do Londýna, Helsinek, Berlína, Moskvy, Kyjeva, Athén, Říma, ale i do Dakaru či Jakarty. Vzhledem k novým možnostem se ve společnosti začalo uvažovat o otevření transatlantické linky. První touto tratí byla linka Praha — Havana. „*Dne 3. února se odlepil z dráhy ruzyňského letiště čtyřmotorový turbovrtulový stroj Bristol Britannia BB-318... Tento let s 63 cestujícími na palubě letadla vedl přes Berlín, Shannon a Gander a trval 20 hodin.*“<sup>82</sup> Kromě vzniku nové linky přes Atlantický oceán přibýly další linky směrem k Blízkému a Střednímu východu. „*V roce 1962 se stává součástí mezinárodní letecké sítě ČSA Ankara a rovněž je do dálkové linky ČSA na Dálný východ včleněn Bejrút.*“<sup>83</sup>

V polovině léta roku 1960 byl nasazen stroj Tu-104 na linku Praha — Jakarta, let trval 15 hodin a bylo to poprvé, kdy letoun ČSA překonal rovník. Aerolinie se postupně dostávaly dál, v roce 1962 byl zahájen pravidelný provoz na trase Praha — Havana. V roce 1963 létala společnost do 31 zahraničních měst, která ležela na čtyřech kontinentech. V roce 1964 ČSA otevřely linku do Teheránu. Ve stejném roce překonala společnost důležitý milník – počet cestujících, kteří se rozhodli využít služeb československého národního dopravce, dosáhl jednoho milionu. Velmi významným se stal již zmíněný Tu-104, který byl postupně nasazován i na trasy po Evropě (např. na linku Praha — Frankfurt nad Mohanem). Provoz tohoto letounu časem ukázal, že jeho operování na dlouhé linky je neekonomické.

V roce 1964 byla otevřena linka do blízkého Frankfurtu nad Mohanem, o rok později zahájila společnost lety do Alžíru a v roce 1966 do Tunisu. V září roku 1967 byl zahájen provoz na lince Praha — Singapur. „*V průběhu roku 1968 otvírají ČSA linku do Nikósie a Kuvajtu, zahajují provoz na nových sezónních spojích do Leningradu a k jugoslávskému Jadranu, jakož i na lince do Ženevy a Marseille.*“<sup>84</sup>

---

<sup>82</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 80.

<sup>83</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 53; Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 105 – 107.

<sup>84</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 53.



Expanze linek byla velmi rychlá a zahrnovala různé země v různých částech světa. V roce 1960 operovala společnost Československé aerolinie lety do 36 měst, v roce 1970 to již bylo 53. Zajímavé je, že se k transatlantickým letům zařadily New York, kanadský Montreal a Gander. Jednání o zavedení linky do USA probíhala již od konce 60. let.<sup>85</sup>

Zajímavé je, že s počátkem normalizace vznikla nová letecká linka do USA. Avšak jednání o zprovoznění této linky probíhala ještě před počátkem normalizace. Je pravděpodobné, že nebylo v zájmu normalizačního režimu, aby byla tato linka zrušena, když již byly připraveny všechny podklady pro její otevření. Pamětníci vzpomínají, že linka do New Yorku patřila k vytíženým. Je možné, že ekonomický potenciál této linky si uvědomoval i normalizační režim, a proto bylo rozhodnuto tuto linku uvést do provozu. Ve hře mohla být i otázka prestiže. ČSA se zavedením linky na letiště J.F.K. mohly v očích veřejnosti (a ne jen té československé, ale i zahraniční) dostat v pomyslném žebříčku výše.

## **Letadla**

Postupně bylo nutné modernizovat letadlový park. Již v 50. letech se společnosti podařilo získat proudové letouny Tu-104. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, tyto letouny nebyly až tak ekonomicky výhodné. Vzhledem k počtu dálkových letů a stále rozšiřující se kapacitě operovaných linek bylo potřeba se poohlízet po nových, modernějších strojích, které by měly lepší dolet (díky snížené spotřebě paliva, lepším, novějším motorům) a celkově byly modernějšími. I když vývoj leteckých motorů v Československu stále probíhal, jeho praktické zapojení do užívání v letectví tak úspěšné nebylo. Několik motorů bylo zařazeno do běžného užívání, avšak většinou se jednalo o výrobu cvičných strojů pro posádky či vojenských letounů.<sup>86</sup>

Díky uvolněnějším vztahům bylo nyní možno uvažovat o nákupu západní techniky. Probíhala jednání s Británií o nákupu některých letounů. To ale neznamená, že byla opuštěna sovětská technika. V roce 1960 dostaly aerolinie dva

---

<sup>85</sup> Kvapil, Miloš, *Dálkovky Zlatá éra ČSA Svět křídel*, Cheb 2012, str. 73 – 79; *Letecký obzor*: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1969, číslo 3, str. 66 – 67.

<sup>86</sup> Foltá, (ed), *Studie o technice v českých zemích 1945 – 1992*, str. 466 - 468.

letouny Iljušin Il-18 a právě tyto letouny již byly dodány v nových, červených barvách s novým logem. Celkem měla společnost 12 těchto strojů, z nichž nejpozději dodaný sloužil až do roku 1990. Velmi rychle byl tento stroj nasazen na mezinárodní tratě, jeho první cesta vedla do Guineje. Na konci roku 1964 byly dodány další nové letouny, které měly pomoci při pokrývání potřeb rychle rostoucích nároků společnosti. Jednalo se o dvoumotorové letouny pro krátké a střední tratě Tu-124. Letoun Tu-124 byl prakticky stejný, jako Tu-104, jen byl menší. Kapacita Tu-124 byla 56 cestujících. Létal především na Blízký a Střední východ a na linkách po Evropě.<sup>87</sup>

Tento letoun byl nasazen na pravidelnou linku do Frankfurtu nad Mohanem. Československé aerolinie měly čím dál větší požadavky na letouny, které byly konstruovány na provozování dálkových letů. První takový letoun obdržela společnost na počátku roku 1969. Jednalo se o stroj Iljušin Il-62. Tento stroj, podobně jako další sovětské letouny, nesplňoval tehdejší nároky.<sup>88</sup>

*„V polovině šedesátých let bylo zřejmé, že Československé aerolinie jsou ve svém rozvoji limitovány možnostmi letadlového parku... Nedostatečná nabídka sovětských civilních dopravních letadel a jejich parametry nemohly posléze konkurovat množství nabízených typů ani kvalitě letadel amerických i evropských leteckých výrobců. Proto se ČSA začaly poohlížet po jiném než sovětském typu letadla.“<sup>89</sup> Vzhledem k politickým událostem a vztahům v rozděleném světě bylo snazší sehnat letadla od evropských výrobců, konkrétně výrobce z Velké Británie. To dokládá i svědectví p. Jaroslava Jechumtála, bývalého obchodního ředitele ČSA. Ten potvrzuje, že sehnat letouny vyrobené jinde než v Sovětském svazu nebyla příliš jednoduchost záležitost: „Bylo to na spadnutí...Jednali jsme s Douglasem... ale všechno to bylo nezávazný. Snazší se zdálo, že by si bylo možné pronajmout, nebo koupit ten VC 10 (Super VC 10), protože to byl anglický aeroplán, nebylo to od imperialistů z Ameriky...“<sup>90</sup>*

Jednání o nákupu západní, resp. jiné než sovětské techniky se vlekla. Během nich obdržela společnost další nový sovětský letoun, Tu-134. Ten neměl ani stejnou kapacitu a dolet jako starší Tu-104. Nakonec k nákupu západní techniky nedošlo.

<sup>87</sup> Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 100 – 103; Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 50 – 60; Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 80 – 82.

<sup>88</sup> Pišta, Československé aerolinie: 1923-1973, str. 50 – 60; Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 80 – 82.

<sup>89</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 83.

<sup>90</sup> Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA – 10:00 - 10:20.

*„Federativní ministerstvo dopravy a československá vláda se v době nastupující normalizace rozhodly, že dálkovým letounem ČSA se stane pro budoucí léta sovětský Iljušin Il-62...“<sup>91</sup>*

Jasně zaměření na sovětskou techniku po roce 1968 potvrzuje i Miloš Kvapil, bývalý zaměstnanec ČSA – pilot, později šéf výcvikového centra. Zajímavostí je, že ještě na počátku 90. let se objevovaly názory, že bude lepší zůstat u orientace na techniku z Ruska. Hodně lidí argumentovalo, že *„zaprvé Rusové nám dluží hodně peněz, tak ať nám dají ruská letadla, a za druhé posádky by nebyly schopné se to naučit.“<sup>92</sup>*

## **Cestující, zboží, pošta**

*„O rostoucím rozvoji ČSA svědčily o statistické údaje z roku 1964. Československé aerolinie měly poprvé v historii více než milion cestujících, ale většinu z nich na vnitrostátních spojích.“<sup>93</sup>* V průběhu 60. let docházelo ke zkvalitňování služeb na palubě. V letounech Tu-104 létal i kuchař, stevardi na sobě měli při servírování bílou košili s dlouhým rukávem. Samozřejmostí bylo, že cestující dostali pro zpříjemnění letu noviny či časopisy. Služeb společnosti využil v roce 1965 Louis Armstrong. Palubní personál měl jako jednu ze svých povinností pomáhat cestujícím během nástupu a výstupu. V roce 1968 dostal personál nové uniformy s krátkými rukávy.

ČSA se mohly pyšnit velmi rozsáhlou sítí linek, bohužel v některých případech nevyhovovaly časy přiletů cestujícím. V tomto okamžiku ztrácela společnost zákazníky. *„Mnohdy na to měl vliv letový řád, kdy čas odletů a příletů byl pro cestující v nevhodnou dobu. Ti pak přecházeli k jiným společnostem...“<sup>94</sup>* *„Byla to široká síť mezinárodních tratí, především dálkových, téměř do všech kontinentů světa, které ČSA nabízely cestující veřejnosti. Pohodlí cestujících na palubě letadel ČSA s dobrým jídlem a kvalitní obsluhou pohledných stevardek, kterým nikdy nechyběl úsměv pro každého cestujícího, bylo samozřejmostí. Byla to i kvalitní přeprava cestujících posádkami ČSA... To, co vždy ovlivňovalo to dobré v průběhu*

---

<sup>91</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 89.

<sup>92</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>93</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 82-83.

<sup>94</sup> Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 65 – 66.

*letecké činnosti a jejího rozvoje, byla profesionální odbornost nejen létajícího personálu...“<sup>95</sup>*

## **Vnitřní uspořádání společnosti**

Již od roku 1962 probíhaly v Československých aeroliniích změny, jejichž cílem bylo zjednodušit počet útvarů ve společnosti a tím zjednodušit i řízení podniku. Tyto změny probíhaly v souladu se současnými tendencemi, ale především v souladu se závěry z XII. sjezdu KSČ. Nová organizace byla potřeba, neboť se výrazně proměňoval podnik a současná struktura byla vytvořena v roce 1958 *„a nemůže tedy stačit současným potřebám, tím méně perspektivě dalších sedmi let.“*<sup>96</sup> V první etapě z roku 1963 došlo k úpravám v úseku generálního ředitele a v ekonomickém odboru. Dále bylo potřeba se více zaměřit na základní činnosti podniku – na starost o letadla, odbavování letů či na zahraniční zastoupení společnosti, resp. na činnosti zajišťující přepravu. Bylo potřeba posoudit, co je nutné změnit v letovém a technickém úseku.<sup>97</sup>

V rámci nové organizace měl být vybudován centrální dispečink letecké dopravy. Tento dispečink by byl nejvyšší podnikový orgán, který měl za cíl řídit a organizovat leteckou dopravu. Byl zde také prostor pro jistou decentralizaci podniku. Ve větších centrech, jako je Brno, Ostrava či Bratislava, mělo dojít *„k zajištění ekonomicko-administrativních úkolů“*<sup>98</sup>

V souvislosti s předchozími tendencemi byl na konci roku 1966 schválen ředitelem Josefem Karlíkem nový organizační řád společnosti pro rok 1967, jehož cílem bylo *„odstranit organizační nedostatky, které se v poslední době projevíly, a uvést do vzájemného souladu organizaci podniku a systém nového ekonomického řízení uvnitř podniku.“*<sup>99</sup> Podnikový řád uspořádává a organizuje veškeré činnosti ve společnosti, je proto velmi důležitým dokumentem pro všechny zaměstnance. Tento nový řád reagoval na socioekonomické změny. Co se týče hospodaření, měl být podnik samostatný a odpovědný za veškerou svou hospodářskou činnost. Zvláštní zřetel byl dán na devizové hospodářství. Podnik měl být řízen technickohospodářským plánem, který se opíral o ekonomická pravidla. ČSA nadále

---

<sup>95</sup> Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 65.

<sup>96</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 215, Organizace podniku ČSA a její perspektivy, str. 2.

<sup>97</sup> Tamtéž, str. 2 - 4; SOA Praha, fond ČSA, k. 239, Organizační řád 1967, str. 1 – 46.

<sup>98</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 215, Návrh k organizačním úpravám ve II. etapě, str. 1.

<sup>99</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 239, Organizační řád 1967, str. 1 – 15.

zůstaly v působnosti ministerstva dopravy. Dále se nový organizační řád zabýval kompetencemi jednolitých struktur vedení. Ekonomický úsek byl zcela zodpovědný za přípravu technickohospodářského plánu, za financování podniku. V rámci nové organizace se změnily i poskytované letové služby. Ty bylo potřeba zlepšit a rozšířit, za což nově odpovídal vedoucí palubní průvodčí.<sup>100</sup>

Od počátku roku 1968 začala platit nová organizace ČSA. „*Nová organizace znamená převedení celého podniku do komplexních útvarů, které by odpovídaly činností v předem vymezených a uzavřených celcích. Závody podniku ČSA budou postupně získávat větší samostatnost a bude se jim dávat maximální možnost samostatného rozhodování v plnění provozních i ekonomických úkolů, které s sebou přináší každý den.*“<sup>101</sup>

Ve druhé polovině roku 1966 došlo i k úpravě pracovněprávních otázek. Byla zkrácena pracovní doba na 44 hodin týdně, v souvislosti s tím byly upraveny mzdy. Tato nová úprava se dotkla zaměstnanců, kteří dostávali plat dle hodinové sazby. Jednalo se o několik druhů tarifů, z nichž v každém došlo k mírnému nárůstu. Byly upraveny odpočinky a volné dny. V roce 1966 měla společnost celkem 4295 zaměstnanců (resp. bylo vydáno celkem 4295 mzdových listů). O rok později stoupl počet zaměstnanců na 4669.<sup>102</sup>

Po první fázi rehabilitace se začali do společnosti vracet někteří zaměstnanci, kteří byli propuštěni po roce 1948. Někteří se vrátili zpět do kokpitu, jiným byly nabídnuty pozice, které nevyžadovaly výborný zdravotní stav. Co se týče rodinného zázemí, pokud měl někdo v rodině emigranta, tak u aerolinií nepracoval, tato situace byla velmi hlídána. Někteří rehabilitovaní byli piloti RAF, ti po propuštění mohli létat u ČSA. Většina z těchto lidí se ovšem nedostala na větší letadla, např. Tupolevy. Tito lidé byli velmi hlídáni a prakticky neměli možnost dostat se na mezinárodní linky.<sup>103</sup>

Po srpnové invazi byla činnost Československých aerolinií přerušena. Během prvních dní sloužilo nově otevřené ruzyňské letiště pro přistávání sovětských

---

<sup>100</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 239, Organizační řád 1967, str. 1 – 15.; SOA Praha, fond ČSA, k. 239, Dílčí organizační řád – palubní služby, str. 2 – 6.

<sup>101</sup> Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1968, číslo 2, str. 54.

<sup>102</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 236, Úprava pracovně právních otázek, str. 1 – 6; SOA Praha, fond ČSA k. 248, Mzdové listy za rok 1967.

<sup>103</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 88; Rozhovor s Milošem Kvapilem dne 9. 3. 2016.

vojenských letounů Antonov. „*Generální ředitel pan Miloslav Eliáš, o něm se říkalo, že organizoval přilet těch Rusů na Ruzyň, že v tom hrál nějakou roli.*“<sup>104</sup>

Zaměstnanci, kteří přišli 21. srpna 1968 do práce, se měli vrátit domů. Obsazena byla obě letiště, dnes Terminály 3 a 1. Zaměstnancům společnosti se nejprve podařilo domoci se vstupu alespoň na staré letiště (T 3), k obnovení provozu došlo až po 14 dnech. Za dobu, po kterou byla činnost společnosti pozastavena, došlo k mnohamilionové ztrátě. V průběhu roku 1969 se podařilo obnovit veškeré tratě, které byly v provozu před srpnem 1968, a dokonce přibýly nové linky do Lucemburku a z Bratislavy do Paříže a Frankfurtu nad Mohanem.

Lze předpokládat, že podobně jako byly tendence ve společnosti opustit republiku, projevíly se tyto tendence i v aeroliniích. Zpráva ministerstva dopravy z poloviny roku 1969 hovoří o značném nárůstu žádostí o vystěhování z republiky. Jsou k dispozici materiály z let 1979 - 1983, za tuto dobu odešlo za hranice celkem 53 zaměstnanců Československých aerolinií. Většinou se jednalo o létající personál. Zpráva, která se zabývala touto problematikou, hovoří o vlivu prostředí u těch, kteří se rozhodli emigrovat, tedy setkávání se „*s cizinci z kapitalistických států, jsou pod stálým vlivem nepřátelského prostředí při svých cestách do kapitalistických států, nebo kteří v dřívější době několikrát trávili dovolenou v kapitalistických státech, kde žijí jejich příbuzní nebo přátelé.*“<sup>105</sup> Problematicou emigrace zaměstnanců se pravidelně zabýval generální ředitel a jeho kolektiv, který se na tomto základě snažil přijímat konkrétní opatření proti tomuto jevu. Jednalo se např. o omezování volných letenek.<sup>106</sup>

Na základě nových poměrů v republice byly přijaty některé změny v letecké dopravě a v organizaci ČSA. V roce 1969 vznikl jako státní podnik Slov-Air. Byl přijat nový organizační řád společnosti ČSA, stejně jako nové zásady vnitropodnikového řízení. Podnik byl řízen na základě jednotlivých (pětiletých) plánů, které dohromady utvářely tzv. perspektivní plán. „*V perspektivním plánu musí být vyjádřen celý proces rozvoje letecké dopravy a navazující plán investiční*

---

<sup>104</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>105</sup> SOA Praha, fond ČSA, karton 259, Emigrace, str. 1 - 7; SOA Praha, fond ČSA, karton 270, Směrnice posuzování žádosti o vystěhování str. 1 – 4.

<sup>106</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 270, Směrnice posuzování žádosti o vystěhování, str. 1 – 4.

výstavby.<sup>107</sup> Tento plán vypracovávalo rozvojové oddělení ČSA a jeho provedení zajišťoval ekonomický úsek. Jednalo se zde např. o plán provozně technických ukazatelů letadlového parku a plán letadlového parku, plán investiční výstavby či plán počtu zaměstnanců a mezd. „*Souhrnný technickohospodářský plán podniku, zpracováváný ekonomickým úsekem, je po schválení generálním ředitelem ČSA závaznou směrnicí pro hospodářskou činnost všech útvarů podniku...*“<sup>108</sup>

Někteří zaměstnanci byli po roce 1968 propuštěni, dalším byl pozastaven kariérní postup. Některí byli přesunuti na menší stroje a kratší, či rovnou vnitrostátní linky. Často se konaly pohovory se zaměstnanci, které vedli členové KSČ v dané organizaci (toto platilo u většiny podniků v Československu po invazi). Během těchto rozhovorů se snažili pověření členové komunistické strany získat informace od daného člověka. „*Vyptávali se, co říkáme na mezinárodní pomoc, a co říkáme na to, co bylo před srpnem... A byl problém na to odpovídat, protože když někdo řekl, já nesouhlasím se vstupem sovětských vojsk, tak ho ze všeho vyhodili.*“<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 252, Nové zásady vnitropodnikového řízení, str. 2 – 19; Návrh pravidel vnitropodnikového ekonomického řízení, str. 1 – 9.

<sup>108</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 252, Nové zásady vnitropodnikového řízení, str. 2 – 19.

<sup>109</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

## 7. Společnost ČSA v období 70. – 80. let 20. století

Po srpnové invazi a počátku normalizace odrážela situace v Československých aeroliniích i situaci ve společnosti. Někteří lidé se pokusili emigrovat, některým z nich se to povedlo. Lidé se snažili obklopit těmi, kterým mohli důvěřovat. S nimi se potom pouštěli do otevřenějších hovorů, avšak většinou nezapomínali, že zcela mohou důvěřovat jen sami sobě. Před cizími nebo ne příliš známými lidmi se do důvěrnějších hovorů nepouštěli a raději si drželi odstup.

Co se týče přímo námi sledované společnosti, o přístupu k přijímání nových zaměstnanců měly Československé aerolinie jasno – braly Slováky, komunisty a vojáky, bez ohledu na to, zda člověk, hlásící se o zaměstnání ve společnosti, splňoval přísné podmínky na zkušenosti. Tato situace platila ještě v létě roku 1972, na podzim bylo potřeba oficiálně nabrat nové lidi – přes inzerát, ve kterém stálo, že hledají nové piloty. Do nového výcviku nastoupilo přibližně deset, možná dvanáct lidí. Někteří z nich byli vojáci, někteří již měli zkušenosti s létáním na Iljušinech. Zajímavostí je, že z tohoto kurzu nebyl nikdo členem KSČ, *„ale všichni ostatní do té partaje postupně vstoupili. A ono to bylo strašně důležité, protože kdo byl v partaji, měl rychlejší postup.“*<sup>110</sup>

Postupně se rozdílly stíraly, a vytvářela se i přátelství. *„Člověk se obklopil různými lidmi, kamarády, s kterými se dalo mluvit o všem.“*<sup>111</sup> Po roce 1968 měla spousta lidí, i pilotů, zastavený postup (nemohli létat na velkých strojích či na dálkových linkách, některým byla snížena hodnost). Někteří měli přímo zákaz létat, někteří byli sesazeni z velkých letadel a dlouhých linek na menší letadla. Díky tomu se nově příchozím dostalo skvělého výcviku od zkušených pilotů. Ti po sesazení létali na Il-14 a učili nové příchozí členy personálu.<sup>112</sup>

Během období 70. a 80. let došlo k významnému rozšíření linek. Nově se mohli cestující se společností dostat do Barcelony, Dubaje, Hanoje, Ho Či Minova Města (známé i pod starším názvem Saigon), Lisabonu či do New Yorku. V období 70. let 20. století se začaly zlepšovat služby pro zákazníky. Kromě otevírání stále nových linek a také postupné výměny letadel (i když o jejich rentabilitě či technické vyspělosti by se daly vést diskuze) byly otevřeny nové prodejní terminály

---

<sup>110</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>111</sup> Tamtéž.

<sup>112</sup> Tamtéž.



společnosti. Tímto krokem se ČSA dostaly blíže ke svým potencionálním zákazníkům. Také byla zlepšena doprava na letiště, kterou zajišťovaly autobusové spoje z náměstí Republiky až k odletovému terminálu na ruzyňském letišti (dnes se jedná o T 1). Cestujícím byla k dispozici úschovna zavazadel či informační služba. „V listopadu roku 1975 začaly ČSA využívat mezinárodní automatický rezervační systém Sita-Gabriel... Tato nová služba zrychlila a zkvalitnila služby cestujících veřejnosti.“<sup>113</sup> V roce 1978 byl tento rezervační systém rozšířen i na vybrané vnitrostátní linky. Výhodou bylo, že každé pracoviště, ve kterém byl tento rezervační systém zprovozněn, nyní mělo dokonalý přehled o volných místech. V případě potřeby mohli zaměstnanci tato místa prodávat na celé období platnosti letového řádu. Před zavedením systému bylo možné letenku prodat pouze měsíc dopředu. Cestujícím se zjednodušil nákup letenky, protože prodejní místa s tímto systémem (jednalo se o kanceláře ve velkých městech – Praha, Brno, Ostrava, Bratislava) již nebyla členěna dle směru letu, ale zákazník si mohl letenku koupit u jakékoliv přepážky.<sup>114</sup> A tento proklientsky orientovaný trend nesl své ovoce v podobě počtu cestujících. V roce 1975 přesáhl počet cestujících na domácích linkách 1 milion a v roce 1979 využily služeb ČSA celkově dva miliony cestujících.

## Linky

Pro období 70. let se rozvoj letecké dopravy, dle stanoveného plánu, soustřeďoval především na letecká spojení se socialistickými zeměmi. V rámci kapitalistických letů nemělo docházet k výraznějším změnám.<sup>115</sup>

Linka do Havany se v průběhu 70. let stala velmi oblíbenou, a proto byla postupně navyšována frekvence letů. Obsazenost zaoceánských linek byla poměrně vysoká. Linka do New Yorku byla velmi vytížená, linka Praha — Montreal — Havana také. S linkou do Havany, resp. Montrealu měly oficiální složky problémy. Tato linka byla často využívána k emigraci. Často se jednalo o zájezdy na Kubu, letoun byl nicméně nucen nejprve přistát v Montrealu<sup>116</sup>. To bylo některými

---

<sup>113</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 96.

<sup>114</sup> Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 9 – 1, Komplexní vyhodnocení rozšíření automatizované rezervačního systému Gabriel..., str. 1 – 5.

<sup>115</sup> Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1975, číslo 1, str. 6 – 7.

<sup>116</sup> Kvůli doplnění paliva.

cestujícími využito jako možnost k emigraci. Často se i stávalo, že se lidé rozhodli nejprve využít dovolené na Kubě – stejně již byla zaplacená, a emigrovat až na zpáteční cestě. „*Bylo hodně emigrantů. Já jsem zažil, jednou nám 30 lidí emigrovalo. Letěli jsme z Prahy do Montrealu a třicet lidí tam zůstalo. Ale spoustu lidí to dělalo tak, že si koupili zájezd a řekli si, užijeme si dovolenou na Kubě a emigrujeme až cestou zpátky. Jenže už od roku 1980 se nelétalo zpátky přes Montreal, ale byl to přímý let Havana — Praha. Jenže to ty lidi nevěděli...*“<sup>117</sup> Vzhledem ke vzdálenosti, kterou musel letoun na této trase překonat, se jednalo o trochu obtížnou linku. Letoun musel být na vzletu těžší, než je povolená hmotnost, kvůli palivu.<sup>118</sup>

Tato opatření však některé cestující neodradila. V roce 1983 emigrovalo při mezipřistání v Montrealu deset cestujících (jednalo se o zájezd společnosti ČEDOK). Následně bylo doporučeno, aby stupce cestovní kanceláře měl pasy cestujících u sebe až do přistání v Havaně.<sup>119</sup>

První dubnový den roku 1970 byl zahájen provoz na lince Praha — Tripolis, kterou operoval letoun Tu-104. „*Téhož dne se uskutečnila i první cesta speciálu Tu-104 za polární kruh na trati Praha — Helsinky — Rovaniemi.*“<sup>120</sup> V roce 1970 obsahoval letový řád Československých aerolinií již 53 destinací, v této době opravdu téměř po celém světě. V této době se dokonce vedla jednání o zřízení linky do Jižní Ameriky, konkrétně do Ria de Janeiro a Sao Paula (Brazílie). Linka byla plánovaná s mezipřistáním v marockém Rabatu.<sup>121</sup> Z tohoto plánu nakonec sešlo.

V roce 1971 byla otevřena nová pravidelná linka, která vedla z Prahy přes švýcarskou Ženevu a francouzské Marseille do Madridu.<sup>122</sup> Ve druhé polovině roku 1977 byla zavedením pravidelné večerní linky rozšířena letová trať Praha — Košice. S blížící se letní sezonou roku 1978 byly do provozu zařazeny nové linky z Prahy do Atén a Larnaky a poté z Bratislavy do Varšavy a Leningradu. Kromě mezinárodních linek přibývaly i vnitrostátní, jako Bratislava — Ostrava a Lučenec<sup>123</sup> a také Praha — Mariánské Lázně. V zimní sezoně roku 1978 bylo mezi destinace, kam zavítají letouny ČSA, zařazeno Abú Dhabí.

---

<sup>117</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>118</sup> Tamtéž.

<sup>119</sup> Archiv bezpečnostních složek, objektový svazek r. č. OBŽ 33521 MV, ČSA - civilní letecká doprava.

<sup>120</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 95.

<sup>121</sup> <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1970/1970%20-%200842.html?search=czechoslovak> (16. 4. 2016).

<sup>122</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 95.

<sup>123</sup> Město v Banskobystrickém kraji.

Avšak vzhledem ke zvyšujícím se cenám ropy na konci 70. let musely aerolinie přehodnotit využitelnost a užitečnost letadel ve své flotile. Značně omezily provoz letounů Jak-40, které byly neekonomické. Kromě těchto opatření bylo rozhodnuto, že je nutné zrušit i některé linky. Jednalo se o linku do Mariánských Lázní a do Dakaru či Marseille. Po dokončení dálnice D1 došlo k dalším omezením vnitrostátních letů.<sup>124</sup>

Vzhledem k cenám ropy, celkové ekonomické situaci i snižujícímu se zájmu cestujících a společností probíhala i v 80. letech omezování provozu vnitrostátních linek. Tento způsob hospodaření se však začal více dotýkat i linek zahraničních. Ministerstvo dopravy muselo hrát roli v organizaci či linkách ČSA, protože přes toto ministerstvo se vyřizovala povolení k přeletu.

I přes snahu omezit či zrušit některé linky se zaváděly nové, které měly mít větší hospodárnost. V průběhu letní sezony roku 1981 byla zavedena linka do Hanoje. *„Stále však trval tlak vlády ČSSR na další omezování spotřeby leteckých pohonných hmot... Tento trend se samozřejmě negativně projevil v počtu dopravených cestujících v roce 1980, 1981 a v letech následujících. Tendence úsporných opatření, která začala v roce 1979, pokračovala i v roce 1982. Úspornost a efektivnost ve využívání surovin a paliv se staly heslem dne. Od roku 1981 stanovila československá vláda nepřekročitelné limity, které musely dodržovat i Československé aerolinie. V souladu s tímto přikročily ČSA k podstatnému omezení vnitrostátní dopravy a ponechaly v provozu jen základní linky mezi Prahou, Bratislavou, Košicemi, Popradem/Tatrami a Sliáčem se sníženým počtem letů... Československé aerolinie se v tomto období snažily, aby mezinárodní letecká doprava, zejména dálková, byla těmito nepříznivými vlivy omezena co nejméně.“*<sup>125</sup>

Od letního letového řádu roku 1984 přibyla nová destinace, tentokrát portugalský Lisabon. V období normalizace se stále více prohlubovala spolupráce s tuzemskými cestovními kanceláři. Pro ně ČSA zajišťovaly některé lety – jak dokládá i svědectví Miloše Kvapila. Často se stávalo, že rekreanti využívali služeb Československých aerolinií, zvláště pro dálkové lety na spřátelený ostrov Kuba. V tomto období byly kladeny vyšší požadavky na lety do zemí socialistického bloku. Československé aerolinie tak musely stále častěji zajišťovat i nepravidelnou, tzv. charterovou dopravu. *„Poněkud vyšším tempem se v roce 1984 rozvíjela mezinárodní*

<sup>124</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 98 – 99.

<sup>125</sup> Tamtéž, str. 102 – 103.

*doprava, především do socialistických zemí. Zvláštní požadavky byly kladeny na sezonní nepravidelnou dopravu turistů.*“<sup>126</sup>

Měli bychom tuto skutečnost dát do souvislosti s celospolečenským klimatem. Po srpnových událostech roku 1968 se normalizační režim snažil dostat lidi na svou stranu. Zaměřil se tedy na podporu mladých rodin, příspěvky na děti, půjčky apod. V tomto období se rovněž staly ve společnosti populární dovolené v zahraničí – samozřejmě v rámci možností socialistického bloku. Možnost, jak vycestovat do atraktivních destinací, byla nejjednodušší s cestovní kanceláří či v rámci rekreace ROH. Tato skutečnost musela zvýšit poptávku po letech do socialistických zemí v období rekreace.

V roce 1986 zahájily ČSA na objednávku průmyslových podniků lety do některých měst v Sovětském svazu – jednalo se o let Brno — Krivoj Rog, dále byly zavedeny lety do Leningradu či Kyjeva. V zimní sezoně 1986 byla obnovena linka do Marseille, která byla operována ve spolupráci s leteckou společností Air France.<sup>127</sup>

## Letadla

Na počátku 70. let bylo rozhodnuto, že některé typy letounů již nejsou vyhovující, a tak byly nahrazeny. Z provozu byl vyřazen Bristol Britannia BB-318. Nově byly zařazeny opět sovětské Tu-134A, Jak-40 a Il-62. Právě Il-62 nahradil letoun BB-318 na lince do Havany. Celkem měly aerolinie 14 letounů Tu-134A. „*Za dobu ve službách ČSA letadla Tu-134A přepravila 14 900 000 cestujících...*“<sup>128</sup> Il-62 měl maximální kapacitu 186 osob, včetně posádky. „*Po zavedení Iljušinu Il-62 do provozu ČSA byly na tento typ postupně převedeny všechny dálkové tratě.*“<sup>129</sup>

V roce 1973, kdy ČSA oslavily padesát let své existence na poli letecké dopravy, byl z provozu vyřazen letoun Tu-104, který následně přeletěl do leteckého muzea ve Kbelích. Od roku 1973 byly ve službách ČSA provozovány letouny Jak-40 pro 32 cestujících „*u nichž byla, jak se ukázalo, problematická rentabilita.*“<sup>130</sup> Letouny Jak-40 byly určeny pro provoz na krátkých tratích. Většinou tak byly

---

<sup>126</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 104.

<sup>127</sup> Tamtéž, str. 104 – 105.

<sup>128</sup> Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 103.

<sup>129</sup> Tamtéž, str. 106.

<sup>130</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 94 – 95.

nasazovány především na vnitrostátní linky, v některých případech, kdy ČSA chyběla vhodná letadla, byly tyto stroje využívány i pro vybrané zahraniční linky (např. do Varšavy či Vídně).<sup>131</sup>

V roce 1977 byly z provozu vyřazeny letouny Avia Av-14, které byly licenčně vyráběny v továrně Avia. Vzhledem k nedostatku letounů byly Československé aerolinie nuceny pronajmout si letouny od východoněmecké letecké společnosti (tato praxe byla běžná již předtím, např. v případě letů do Havany, a je běžná i v dnešním leteckém světě). Jednalo se o letouny Il-18. Tyto stroje byly většinou nasazeny na linky do Afriky (např. Casablanka, Dakar či Rabat). Kapacita těchto letounů byla 105 cestujících.<sup>132</sup>

Na konci roku 1978 musely být modernizovány navigační přístroje letounu Tu-134A. Do systému byl přidán tzv. inerční navigační systém a Dopplerův radar.<sup>133</sup> Dopplerův radar bývá zpravidla umístěn v přední části letounu a slouží k rozpoznávání meteorologického jevu zvaného microburst<sup>134</sup>. Inerční navigační systém pomáhá letounu a posádce při navigaci. V témže roce byly také objednány letouny nového typu. Jednalo se o Iljušiny Il-62M – ty měly oproti svému předchůdci úspornější motory. „Dne 21. června 1979 se na ruzyňském letišti v Praze uskutečnilo slavnostní pokřtění prvního dodaného letounu Il-62M...“<sup>135</sup> Tento letoun během letní sezony tohoto roku „přepravil 180 000 rekreantů.“<sup>136</sup> Jednání o tomto letounu probíhala i v roce 1980, kdy byl na služební cestu vyslán technický náměstek generálního ředitele ČSA. Ten měl na jednání se zástupci Iljušinu dohodnout otázky, které se týkaly provozu a údržby tohoto stroje.<sup>137</sup>

Výcvik na tato nová letadla již neprobíhal na samotných letadlech, ale jednalo se o trenažerový výcvik. Každá letová hodina je nákladná, a proto se zavedla tato praxe. Trenažéry se nacházely v Sovětském svazu. Jejich velkou výhodou je simulace různých problémů. Na simulátoru se dokáže vytvořit prakticky jakákoliv myslitelná situace. Dalším technickým posunem byla změna údržby letadel. Nově se

---

<sup>131</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 97.

<sup>132</sup> Tamtéž, str. 96; Lehanka, Na křídlech ČSA, str. 104 – 107.

<sup>133</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 96 – 98.

<sup>134</sup> Tento jev je pro letoun velmi nebezpečný, pokud ho zasáhne v malé výšce po startu či před přistáním. Měl na svědomí několik vážných nehod dopravních letadel.

<sup>135</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 98.

<sup>136</sup> Tamtéž, str. 98.

<sup>137</sup> Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 7 – 1, směrnice pro jednání technického náměstka GŘ ČSA, str. 1 – 2, Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 97 – 98; Semerád, Josef, 22 000 hodin v oblacích /vzpomínky pilota Čs. aerolinií/ Olympia, Praha 2008, str. 159 – 162.

zavedla údržba podle opotřebovanosti. Místo zdoluhavých generálních oprav, které probíhaly v Sovětském svazu, byly nově zavedeny tzv. velké revize, které, se souhlasem ze Sovětského svazu, byly prováděny zaměstnanci Československých aerolinií. Pro tento druh údržby je potřeba sledovat kritické části draku letounu.<sup>138</sup>

Z hlediska jazykové vybavenosti by se mnozí mohli domnívat, že i v tomto odvětví byla více preferovaná ruština (např. v Sovětském svazu se často stávalo, že pozemní navigační složky hovořily pouze rusky, anglicky vůbec ne). V Československých aeroliniích tato praxe neexistovala. Všichni museli složit zkoušky jak z ruského, tak z anglického jazyka. Co se týče letů do Sovětského svazu, tak komunikace s řízením letového provozu, především na starších strojích, probíhala rusky. „*A tam to dokonce bylo tak, že když někdo mluvil anglicky, tak bylo chvilku tiše, protože museli ti dispečeri přizvat k mikrofonu někoho, kdo umí anglicky.*“<sup>139</sup>

Na linkách do Sovětského svazu se často stávalo, že během mezipřistání na sovětském letišti přišel na palubu sovětský technik a sám si naladil stanice, které měl napsané na papíru. Tyto informace byly tajné. „*Nesměli jsme znát jejich majáky.*“<sup>140</sup>

Na počátku roku 1981 obdržely aerolinie nový letoun, Jak-42, který měl nahradit již stárnoucí a dosluhující Il-18. Jak-42 se potýkal s mnoha problémy a nakonec se do služeb ČSA nezařadil. V říjnu 1981 se konala v Sovětském svazu technická konference, které se zúčastnili představitelé leteckých společností ze socialistického bloku. Na této konferenci byly představeny nové letouny Tupolev. Za ČSA byl vyslán technický ředitel, jehož úkolem bylo zúčastnit se předvedení několika typů těchto letadel (např. Tu-154M). Jeho úkolem také bylo vyřešit některé problémy, týkající se letounu Tu-134A a rovněž zjistit, jak lépe využít jeho přepravní i palivovou kapacitu.<sup>141</sup>

Dalším novým letounem se měl stát velkokapacitní Iljušin Il-86. S tímto letounem měly Československé aerolinie smělé plány. Uvažovalo se, že by mohl operovat zahraniční linky, na kterých by sloužil pro více společností (samozřejmě ze

---

<sup>138</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 97 – 98; Semerád, 22 000 hodin v oblacích /vzpomínky pilota Čs. aerolinií/, str. 159 – 162.

<sup>139</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>140</sup> Tamtéž.

<sup>141</sup> Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 7 – 1, Směrnice pro jednání technického náměstka GR ČSA, str. 1 – 2.

socialistických zemí). K uskutečnění tohoto plánu nedošlo.<sup>142</sup> V dnešní době je tato situace zcela běžná. Jedná se o tzv. codesharové lety, kdy jedno letadlo, patřící jednomu leteckému dopravci, využívá více leteckých společností, které se na tomto předem domluvily. Jedná se o situaci, která je pro všechny prospěšná. Jednotlivě by společnosti nemusely naplnit kapacitu svých letounů, a tak se domluví a sdílí spolu jedno letadlo. Ušetří tak náklady, a navíc si tímto způsobem mohou rozšířit síť svých destinací. Tehdy se jednalo o poměrně pokrokový plán.

S blížícím se koncem 80. let se stále více projevovala potřeba obnovy stárnoucího letadlového parku. *„Nezbytnost obnovy a modernizace letadlového parku...vyplývá z technického a zejména morálního zastarání dosavadního parku, v němž je nebo v nejbližší době bude většina letadel na konci technické životnosti... Dalším důvodem je nekonkurenčnost dopravních letadel ČSA na zahraničních trzích...“*<sup>143</sup> Stárnoucí letouny Il-62 a Tu-134A bylo potřeba obnovit, s ohledem na přepravní kapacitu, ale i na omezení v některých západních zemích, které v této době začaly podnikat opatření v oblasti hluku a emisí letadel. Jako vhodný letoun byl vybrán Tu-154M, který měl nové motory s nižší spotřebou. Avšak z hlediska ministerstva dopravy se jednalo pouze o přechodné řešení, dokud nebudou dodány stroje nové generace Tu-204 a Il-96. Sovětská strana se při jednáních se zástupci Československa snažila uplatnit letouny Il-86, které však nebyly pro československý provoz vhodné. Tento velkokapacitní letoun není vhodný pro provoz na méně vytižených a kratších linkách. Sovětská strana nabízela Il-86 k pronájmu přes Aeroflot. Cena tohoto pronájmu byla příliš vysoká.<sup>144</sup>

Ze Sovětského svazu dorazil v únoru 1988 Tu-154M, který byl ihned nasazen na linku na londýnské letiště Heathrow. V témže roce se konalo jednání s francouzským výrobcem letadel Airbusem. *„Již 9. února se v Praze představili zástupci společnosti Airbus Industrie, kteří doufali, že by se Československé aerolinie mohly stát případným odběratelem jejich letadel. Českoslovenští odborníci tak dostali příležitost seznámit se na vlastní oči s provozními vlastnostmi a ekonomikou*

---

<sup>142</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 103 – 104.

<sup>143</sup> Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 7 – 1, Obnova letadlového parku civilního letectví v 8. pětiletce, str. 1.

<sup>144</sup> Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA; Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 7 – 1, Obnova letadlového parku civilního letectví v 8. pětiletce, str. 1 – 8.

*letounů Airbus i s jejich servisem.*<sup>145</sup> Jednání s Airbusem se nakonec ukázalo jako úspěšné a v polovině roku 1989 odsouhlasila vláda ČSSR leasing dvou airbusů.<sup>146</sup>

## Cestující

Servis pro cestující se snažily aerolinie zlepšovat. Již dříve bylo zmíněno lepší servírování jídel, která měla být chutnými delikatesami, i zlepšení uniforem posádek během servisu.

Počet cestujících rostl prakticky každý rok od obnovy fungování aerolinií. Dokonce ani rok 1969 nebyl výjimkou. Počty mírně poklesly v roce 1970 a v roce 1971 byl počet cestujících nejmenší od roku 1966. V následujícím roce se situace obrací a počty cestujících začínají růst. V roce 1972 využilo služeb Československých aerolinií 1 615 625 cestujících a tato čísla dále stoupala. Ekonomická a ropná krize v západních zemích na počátku 70. let se ČSA zdaleka nedotkly tolik, jako ropná krize na konci 70. let. I přesto musely aerolinie požádat o finanční pomoc, aby bylo možné pokrýt ztráty z poklesu zájmu o leteckou dopravu v západních zemích.<sup>147</sup>

V roce 1979 překonaly aerolinie hranici dvou milionu cestujících, avšak poté začaly větší úspory v souvislosti s příchodem ropné krize. Trvajících úsporná opatření se promítala do všech oblastí života této letecké společnosti. Docházelo k redukování, či dokonce rušení některých linek – převážně se jednalo o domácí linky, ale tato situace se nevyhnula ani linkám zahraničním. Docházelo též ke zpomalování obnovy letadlového parku. Tato opatření se nutně musela projevit. Šest let po zavedení těchto úsporných opatření byl počet cestujících něco přes jeden milion (1 200 000), pokud si vzpomeneme na rok 1979, jednalo se o dva miliony lidí, kteří se rozhodli využít služeb československého národního dopravce. V průběhu období 80. let byla situace téměř stabilní, počty cestujících se držely okolo jednoho milionu. Výjimkou byl rok 1980, kdy tento počet stoupl na 1 674 826.<sup>148</sup>

---

<sup>145</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 105.

<sup>146</sup> Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA; Národní archiv, Fond ministerstva dopravy, k. L 7 – 1, Obnova letadlového parku civilního letectví v 8. pětiletce, str. 1 – 8.

<sup>147</sup> Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1975, číslo 1, str. 6 – 7.

<sup>148</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 104.; [http://svici.sweb.cz/csa\\_vykony.htm](http://svici.sweb.cz/csa_vykony.htm) (25. 3. 2016).



Moskevská olympiáda v létě roku 1980 znamenala pro československého národního dopravce zvýšený počet cestujících na letech do SSSR a především do Moskvy. Během období konání olympiády dopravily Československé aerolinie do Moskvy celkem téměř 35 000 cestujících (z Prahy to bylo 25 356 a z Bratislavy 8901).<sup>149</sup> V období 80. let, stejně jako v předchozím desetiletí, zajišťovaly aerolinie přepravu zvláštních a vzácných nákladů. V 70. letech se jednalo se o velmi cennou poštovní známku modrý mauricius. V období následujícího desetiletí se jednalo např. o Davisův pohár či ostatky Jana Lucemburského.<sup>150</sup>

V roce 1983, přišlo na řadu rozdělení do palubních tříd. Nově byla zavedena tzv. Business Class<sup>151</sup>, která měla cestujícím zajistit větší komfort. Cestující si samozřejmě za tuto službu museli připlatit, avšak poté dostali lepší služby, jako např. chutnější pokrmy či více místa.

Počty cestujících začaly růst ve druhé polovině 80. let., resp. s blížícím se koncem tohoto desetiletí. V roce 1988 byl počet cestujících 1 448 906, následující rok bylo toto číslo téměř stejné. S nástupem 90. let čísla klesají, v roce 1991 měla společnost dokonce podobné množství cestujících jako v roce 1963 – bylo to 934 081 cestujících.<sup>152</sup>

S postupným zlevňováním letenek se otevírala možnost cestovat letadlem stále většímu počtu cestujících. Z cestování letadlem se tak pomalu stala běžná věc. „*Předtím, cestující byli úplně jiní. Měli pěkné oblečení a samozřejmě chování, to se s dnešními nedá srovnávat.*“<sup>153</sup>

## **Zaměstnanci a atmosféra ve společnosti**

Jedním z benefitů, které aerolinie nabízely svým zaměstnancům, byla i možnost ubytování v místech pobytu. Posádky často trávily čas na hotelu, v Indii pro ně však byla pronajata speciální vila. Ta celá patřila ČSA. Výhodou byla kuchyně, jelikož kuchař patřil posádce. A proto vařil na přání různé druhy pokrmů, které si členové posádky přáli.<sup>154</sup>

---

<sup>149</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 102.

<sup>150</sup> Tamtéž, str. 102.

<sup>151</sup> Tamtéž, str. 104.

<sup>152</sup> Tamtéž, str. 104.; [http://svici.sweb.cz/csa\\_vykony.htm](http://svici.sweb.cz/csa_vykony.htm) (25. 3. 2016).

<sup>153</sup> Rozhovor se současnou zaměstnankyní ČSA, která si nepřála být jmenována, dne 17. 4. 2016.

<sup>154</sup> Semerád, 22 000 hodin v oblacích /vzpomínky pilota Čs. aerolinií/, str. 179 – 182.

Také v této době existovaly jisté bonusy pro zaměstnance, v podobě volných letenek. „*Měli jsme samozřejmě zaměstnanecké letenky, některé byly úplně zadarmo, z některých se platilo nějaké procento.*“<sup>155</sup> Zlevněné letenky pro zaměstnance nebyly podmíněny odlétanými hodinami. Nevýhodou byla nemožnost blokace místa. Bylo potřeba počkat, jestli se uvolní místo (tato praxe se v aeroliniích používá dodnes). Zaměstnanci aerolinií měli možnost vzít s sebou na pobyt do zahraničí člena rodiny.<sup>156</sup>

Díky rozsáhlým dálkovým linkám měli zaměstnanci Československých aerolinií možnost podívat se do zahraničí, na Dálný východ či do Spojených států amerických (samozřejmě někteří, kteří se z různých důvodů ocitli v hledáčku režimu jako nespolehlivé osoby, se do zahraničí nepodívali). Na těchto pobytech většinou panovala uvolněná atmosféra, pobyt se snažili si co nejvíce užít. Ovšem věděli, že v Praze někdo z posádky hlásí, co se během pobytu dělo. Zajímavé je, že měli podezření na spolupracovníky, kteří donášeli informace, a když následně došlo ke zveřejnění jmen, byli to jiní lidé než ti, o kterých si to posádka myslela. „*Člověk ale věděl, s kým si může povídat a s kým ne. A přestože jsme si mysleli, že někdo to na nás praská, tak byla všeobecná poučka – Co se v kokpitu upeče, to se v kokpitu sní. Opravdu ta atmosféra byla víc než dobrá.*“<sup>157</sup> O zaměstnance ČSA, kteří pravidelně vyjížděli do zahraničí, měly zájem i bezpečnostní složky. Zajímaly se o různé informace o dalších zaměstnancích, ale i o možné styky s osobami cizí státní příslušnosti. Zaměstnanci, kteří se na pobytu setkali s cizincem, byli velmi často vyslýcháni a byly po nich požadovány podrobné informace o setkáních.<sup>158</sup>

Nezůstalo jen u informování. Často se stávalo, že po přiletu ze zahraniční dálkové linky spojené s pobytem probíhala inspekce posádky. Po vystoupení cestujících zůstala posádka na palubě, přišla inspekce a začali testem alkoholu v dechu. Poté přišli členové StB a odvedli posádku, která si musela vzít zavazadla. Prohlíželi, zda nemají u sebe nedovolené předměty či zboží. Mezi nedovolené zboží patřila i barevná fotografie. „*Když jsem letěl do Singapuru, tak od kamarádů jsem*

---

<sup>155</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>156</sup> Semerád, 22 000 hodin v oblacích /vzpomínky pilota Čs. aerolinií/, str. 155 – 157; Rozhovor se současnou zaměstnankyní ČSA, která si nepřála být jmenována, dne 17. 4. 2016.

<sup>157</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>158</sup> Archiv bezpečnostních složek, objektový svazek r. č. OBŽ 33527 MV, Personál Československých aerolinií.

*měl tři čtyři svitky, tam se daly vyvolat barevné fotky. A to bylo hlídané, to se nesmělo.*“<sup>159</sup>

Zaměstnanci samozřejmě při každém letu do zahraničí dostávali zahraniční stravné, tzv. diety. Stejně jako dnes se částky lišily podle zemí. Výhoda byla, že stravné dostávali v měně daného státu, takže si přišli k dolarům či librárn.

Letový úsek, který byl z hlediska StB nejdůležitější, měl v roce 1985 578 zaměstnanců, z nichž 200 bylo členů KSČ. Celkem 97% zaměstnanců letového úseku bylo organizováno v organizacích SSM a ROH. Všichni zaměstnanci tohoto úseku byli české nebo slovenské státní příslušnosti. Zaměstnanci letového úseku byli prověřováni, zda nemají styky s osobami v zahraničí, nebo zda nemají v rodině emigranta. *„Létající personál je v každodenním styku s kap. zahraničím a tedy zranitelný ve prospěch speciálních služeb protivníka. Přesto, že v hodnoceném období nebyly získány závažné signály a poznatky dokumentující úmysly a zaměření nepřátelských rozvědek... na posádky ČSA... Na základě vyhodnocení operativní situace v obhospodařovaném objektu ČSA – Letový úsek vyplývá, že nejzranitelnějším místem tohoto úseku je Létající personál ČSA...*“<sup>160</sup> Zpráva dále uvádí, že je potřeba letový úsek pokrýt větším množstvím sítě důvěrníků a agentů, jelikož zatím není pokryt úsek posádek Il-62. Tito důvěrníci měli za úkol shromažďovat poznatky o případné trestní činnosti.

Zdravotní stav posádek byl tehdy hlídáný podobně jako dnes. Členové létajícího personálu měli pravidelné prohlídky na ÚLZ (Ústav leteckého zdravotnictví). Piloti do přibližně 45. roku chodili povinně na prohlídky jednou ročně, nad tuto věkovou hranici to již bylo dvakrát za rok. Kromě toho byly povinné předletové zdravotní prohlídky. Před každým letem (především před letem, na který navazoval pobyt) musela posádka povinně na zdravotní středisko na letišti (toto středisko je dnes prakticky na stejném místě, jen dnes stojí ve spojovací hale mezi Terminály 1 a 2, tenkrát na tom místě byla samostatná budova). Tato praxe byla zrušena po roce 1989.<sup>161</sup>

Ke konci 80. let docházelo k velkému pracovnímu vytížení létajícího personálu. Především v letních sezonách se nedostávalo dostatečného počtu

<sup>159</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>160</sup> Archiv bezpečnostních složek, objektový svazek r. č. OBŽ 33527 MV, Personál Československých aerolinií, Vyhodnocení dílu objektového svazku – Letový úsek ČSA, 27. 11. 1985, str. 7 – 10.

<sup>161</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

personálu a docházelo tak ke zpoždění linek, ale i k přetěžování zaměstnanců, resp. nedodržování doby odpočinku. Tato zpoždění byla velmi často příčinou stížností cestujících na služby ČSA. Dle zaměstnanců byla tato situace způsobena nedostatkem létajícího personálu, především palubních průvodčích. Nedostatek zaměstnanců byl způsoben špatnou kádrovou politikou společnosti.<sup>162</sup>

Obecně dle svědectví pana Kvapila, ale i jiných bývalých zaměstnanců, byla tehdy v aeroliniích uvolněná a přátelská atmosféra. Někdy však atmosféru pokazily obavy z udávání apod. „*V aerolince rozhodovalo několik faktorů – správné místo narození – Slováci měli přednost, partaj a zákulisní jednání. A i když se utvořila dobrá parta, mělo to pachut’...*“<sup>163</sup> Posádky, především na pobytech, spolu trávily volný čas. Během pobytů nemohli opustit místo setrvání – pokud měla posádka pobyt v New Yorku, nemohla oficiálně toto město opustit. Praxe však byla často jiná – stávalo se, že si posádka udělala výlet do jiné oblasti. V Praze se to potom muselo zapřít.

V pozdějším období přispěl ke zlepšení atmosféry trénink CRM (crew resource management), ten byl zaveden až v 90. letech (1997). „*Do té doby tyto tréninky nebyly. Ony ty zásady CRM se prakticky dodržovaly už za komunistů. Jenomže se to nedělalo tou uvědomující se formou předmětů, které CRM obsahuje.*“<sup>164</sup> Špatná komunikace v rámci posádky (které se trénink CRM snaží předejít) může působit nedorozumění s následkem nehody. Toto byl i případ v ČSA – v 70. letech. „*Kapitán na Jaku (Jak-40) měl letět poštu z Bratislavy na pozici radiofonisty, a kapitán na tom letu byl voják. Letěli do Bratislavy a tam se zabili. Akorát ten kapitán to přežil... Bylo to tak, že radiofonista stál mezi sedadly pilotů a říkal, už vidím zemi nebo nevidím zemi. A on podle šetření tam stál, ale asi s nimi moc nekomunikoval, protože kdyby jim řekl 50 metrů nad zemí, dejte plyn, opakujte, tak se zachrání. Oni vrazili do země před letištěm.*“<sup>165</sup>

Atmosféra v Československých aeroliniích byla na přelomu 60. a 70. let zcela odlišná, než jaká byla na konci 80. let. Počátek 70. let 20. století byl

---

<sup>162</sup> Archiv bezpečnostních složek, objektový svazek r. č. OBŽ 33527 MV, Personál Československých aerolinií.

<sup>163</sup> Rozhovor s bývalým zaměstnancem ČSA, který si nepřál být jmenován, 22. 3. 2016.

<sup>164</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

<sup>165</sup> Tamtéž.

v Československu obecně poněkud složitý. Vpád vojsk Varšavské smlouvy do republiky a následná normalizace jistě narušily vztahy mezi lidmi i důvěru obyvatel v režim. Znamenala konec kariéry pro mnohé z těch, kteří se podíleli či jen schvalovali ekonomické reformy 60. let.

V Československých aeroliniích to nevypadalo jinak. Vedení společnosti bylo donuceno odejít, mnoho lidí z personálu mělo zastavený postup. Z uvolněné atmosféry se přešlo v atmosféru napjatou, často se mohlo stát, že spolu posádka nekomunikovala, kromě běžných leteckých termínů. Toto se stávalo především v situaci, kdy spolu na palubě byli straníci i nestraníci. Členové personálu věděli, že po letu je mnoho lidí, kteří chodí a hlásí, co se stalo, co kdo řekl apod. Museli se obklopit důvěryhodnými přáteli. S postupujícím časem se situace trochu ustálila, avšak jistá nedůvěra zůstala.

Dění v Československých aeroliniích svým způsobem kopíruje dění celospolečenské. Snaha o zavedení většího počtu letů do rekreačních socialistických zemí odráží touhu obyvatel po letních dovolených u moře. Ropná krize konce 70. let 20. století musela dolehnout i na Československo a ČSA. Stále více se ukazovalo, že staré sovětské letouny mají moc vysokou spotřebu, avšak trvalo další téměř desetiletí, než bylo možné uvažovat o západní technice. Po celé období 70. let a většinu 80. let se v aeroliniích neblaze projevovaly účinky redukování linek i pomalé technologické obnovy. Výrazně klesl počet cestujících, výrazně se i zredukoval počet destinací. Až po polovině 80. let se začaly pomalu blížit změny. Velmi zajímavé byly úvahy o spojení s dalšími aeroliniemi a provozování společných linek v rámci jednoho stroje. Tento návrh však zůstal jen na papíře.

Orientace na sovětskou techniku přetrvávala i v rámci 80. let. Až po nástupu Gorbačova a jeho perestrojky mohly být myšlenky o západní technice převedeny do praxe. V roce 1988 začala jednání s Airbusem, která skončila podpisem smlouvy na pronájem jeho strojů.

## 8. Začátek konce...?

Československým aeroliniím již v průběhu 80. let stagnovaly, či dokonce klesaly počty cestujících. Společnost se potýkala s problematikou zaměstnanců, kteří neměli zahraniční zkušenosti (zde se jednalo především o zaměstnance ze zázemí a administrativy). Proto se již v průběhu 80. let uvažovalo, že by se jistí lidé vysílali do zahraničních zemí, aby nabyli patřičné zkušenosti. Neuvažovalo se přitom jen o socialistických zemích, ve hře byly i země kapitalistické. Podobná praxe se v průběhu 80. let vyskytovala i u jiných společností či podniků. Pokud se někdo dostal na tyto výjezdy, tak pouze ten, kdo buď byl členem KSČ, nebo měl vazbu na StB. U spolupracovníků StB byla situace horší, protože často si to lidé nespojovali, a ani oni sami nemuseli být členy strany. Tito lidé potom v 90. letech měli zdánlivě čistý rejstřík a byli považováni ostatními za zkušené, ale přitom nedotčené režimem.<sup>166</sup>

V roce 1989 došlo na změnu statutu ČSA. Z dřívějšího národního podniku se nyní staly státním podnikem. Národní podniky byly velmi centralizované, naproti tomu ve státním podniku měla nově větší vliv samospráva pracujících.<sup>167</sup>

Na přelomu 80. a 90. let 20. století panovala u zaměstnanců představa, že „ČSA jsou ve vlastnictví vyvolených soudruhů...“<sup>168</sup> Idea tehdy byla, že by zaměstnanci mohli dostat zaměstnanecké akcie jako náhradu za ušlou mzdu. Tím měla být vyřešena situace „soudruh nesoudruh, už tady pracuje nějakou dobu, něco nedostal zapláceno, to, co nedostal zapláceno, nechť je jeho akciový vklad a podle akciového vkladu má hlasy. Tím je vyřešena situace, že když se bude hlasovat o vedoucích pracovnících, tak se lidi přestanou dívat na to, kdo je či kamarád, ale jaký nejvyšší zisk pro akcionáře to přinese... Tím se i zajistí výměna vedoucích pracovníků, že to nebude doživotní, ale nechá se tam nějakou dobu, a když to nepůjde, tak to poznám na tom, že mi nepřibývá či ubývá, a tak nechci, aby tam byl takový ředitel...“<sup>169</sup>

Na počátku roku 1990 byl zrušen státní monopol na leteckou dopravu a prakticky přes noc se musely aerolinie přeorientovat z plánovitého řízení na tržní

---

<sup>166</sup> Rozhovor s Bohdanem Hejnou, dne 26. 3. 2016; Rozhovor s bývalým zaměstnancem ČSA, který si nepřál být jmenován, 22. 3. 2016.

<sup>167</sup> [https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C3%A1tn%C3%AD\\_podnik](https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C3%A1tn%C3%AD_podnik) (27. 3. 2016).

<sup>168</sup> Rozhovor s Bohdanem Hejnou, dne 26. 3. 2016.

<sup>169</sup> Tamtéž.

hospodářství. Nově měla společnost možnost si sama rozhodnout, jaké typy letadel či jaké destinace chce provozovat. Problém mohl být v tom, že ČSA neměly finanční rezervy, „protože v plánovitém hospodářství musely být všechny finanční přebytky odváděny státu.“<sup>170</sup> Vzhledem k tomuto problému musely aerolinie přestat provozovat tratě, které se v této době ukazovaly jako nevýdělečné. Zastaven tak byl provoz linky Praha — Havana či lety do Vietnamu. K těmto opatřením se ještě přidal pokles cestujících, kdy v roce 1990 měly aerolinie 1 246 379 cestujících a v roce 1992, pouze 934 081.<sup>171</sup> V následujících letech se čísla pohybovala opět přes jeden milion cestujících za rok. Výrazněji začala čísla stoupat až s blížícím se koncem desetiletí.

## Revoluční období, změny v ČSA a atmosféra

Dle zásad nového politického i hospodářského uspořádání v Československu byl přijat vedením ČSA Rozvojový program, který měl umožnit strategický přechod na principy tržního hospodářství. „Cíl byl definován: vytvoření prosperující komerční společnosti poskytující vysoce kvalitní komplex služeb letecké přepravy.“<sup>172</sup> Bylo potřeba decentralizovat podnik, aby mohla být učiněna odpovědná rozhodnutí bez nutnosti zasedání vrcholných řídicích orgánů. Bylo potřeba jisté reorganizace, která z ČSA udělala tzv. sdružení<sup>173</sup>, jehož součástí se staly různé činnosti společnosti. Vzniklo tak ČSA – letecké doprava, ČSA – letiště Praha, ČSA – catering... „Všechny tyto celky budou samostatnými právníckými osobami... Zároveň budou mít vlastní hospodaření... V praxi to znamená, že např. ČSA bude organizací ČSA – Catering platit za odebraná jídla... Vztah těchto poboček ČSA k vlastní ČSA - letecká doprava bude realizován přes vkladový kapitál, který do nich ČSA vloží. Takovéto oddělení uvnitř sdružení ČSA umožní fungování tržní ekonomiky a vytvoří podmínky pro zvýšení efektivnosti všech činností.“<sup>174</sup>

V rozvojovém plánu bylo vzhledem ke stavu financí, resp. jejich stálému odčerpávání rozhodnuto o navázání spolupráce se silnými zahraničními partnery. Byla vybrána varianta, kdy je potřeba nalézt více zahraničních partnerů. Z řad

---

<sup>170</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 111.

<sup>171</sup> [http://svici.sweb.cz/csa\\_vykony.htm](http://svici.sweb.cz/csa_vykony.htm) (27. 3. 2016).

<sup>172</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Rozvojový program ČSA na období 1990 – 1992, str. 1.

<sup>173</sup> Tamtéž, str. 3.

<sup>174</sup> Tamtéž, str. 3.

zaměstnanců byl tento plán kritizován, a to i proto, že neřešil otázku financování A310, stejně jako neřešil náhradu za dosluhující Tu-134, ani nezmiňoval nutnost zvýšení efektivity vnitrostátní dopravy.<sup>175</sup>

Atmosféra revolučního období přelomu 80. a 90. let byla různorodá. Letecký personál hodnotil toto období vesměs pozitivně. Uvolněná atmosféra panovala během letu, ale i na již zmíněných pobytech. Obecně na pracovišti panovaly dobré vztahy mezi zaměstnanci, ale bylo potřeba podnik restrukturalizovat a převést do nové etapy života. „*Všichni chtěli spravedlnost. Ale tím, že zůstali ve vedení ti lidé, co byli v KSČ, s tím, že se najednou začalo říkat, že oni jsou odborníci, tak přetrvál dojem té zásadní nespravedlnosti, že ti, co byli nahoře, jsou zase nahoře...*“<sup>176</sup> I z řad členů OF ČSA přicházela podobná slova kritiky. „*RP [rozvojový plán], který jsme všichni netrpělivě očekávali, jen potvrdil naše obavy, že stávající vedení ČSA není schopno odvrátit hrozící zhroucení podniku... Požadavek na vytvoření koncepce podniku, v níž měli GŘ a vrcholové vedení podniku prokázat, že svoje pozice neдрží jen z titulu nomenklaturní příslušnosti...*“<sup>177</sup> Rozvojový plán zaměstnanci kritizovali i proto, že nevycházel z analýzy ekonomické situace a že v něm chyběly předpoklady budoucího ekonomického vývoje.<sup>178</sup>

Již od roku 1990 se v rámci vlády i vedení společnosti hovořilo o privatizaci. Ta nakonec proběhla v roce 1992, na základě dohod s Air France a Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj – obě společnosti měly v ČSA shodně podíl 19,1%<sup>179</sup>. Noví akcionáři dostali možnost do vedení ČSA dosadit tzv. své lidi. Bylo celkem šest členů dozorčí rady, jeden za každou federativní republiku (SR a ČR), dva za zaměstnance ČSA, jeden za Air France a jeden za Evropskou banku. Dozorčí rada hodnotila výsledky za první rok fungování ČSA jako akciové společnosti spíše negativně. Bylo konstatováno, že „*ekonomická situace společnosti se od ustavení a.s. neustále zhoršuje. Nepodařilo se realizovat záměr z roku 1992, který předpokládal zajištění samofinancovatelnosti nových letadel... Výsledky roku 1992*

---

<sup>175</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Rozvojový program ČSA na období 1990 – 1992, str. 13-16; Soukromý archiv B. Hejny, Vyjádření k Rozvojovému programu.; Přípomínky k Rozvojovému programu ČSA na období 1990 – 1992, str. 1 – 2.

<sup>176</sup> Rozhovor s Bohdanem Hejnou, dne 26. 3. 2016.

<sup>177</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Prohlášení KV OF ČSA Praha k zaměstnancům podniku

<sup>178</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Rozvojový program ČSA na období 1990 – 1992, str. 13-16; Soukromý archiv B. Hejny, Vyjádření k Rozvojovému programu.; Přípomínky k Rozvojovému programu ČSA na období 1990 – 1992, str. 1 – 2; Rozhovor se současnou zaměstnankyní ČSA, která si nepřála být jmenována, dne 17. 4. 2016.

<sup>179</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 112.



*se však výrazně odlišují od původního záměru a dle úředního auditu dosáhla společnost ČSA ztráty v objemu 210 mil. Kč... Příčinu vzniklé situace spatřuje dozorčí rada v objektivních důvodech, např. již dříve nevýhodně uzavřen leasingové smlouvě na nákup letadel A310...*<sup>180</sup>

Z dopisu ministrovi dopravy Janu Stráskému vyplývá, že podle některých členů dozorčí rady bylo její složení limitující. Zahraniční členové kvůli svým pracovním povinnostem často na jednáních chyběli a k výkonu svých pracovních povinností přistupovali formálně. Projevovaly se názorové rozdíly mezi členy dozorčí rady, které omezovaly možnost její činnosti. *„Pro zlepšení činnosti dozorčí rady považují za nezbytné, aby došlo k její rekonstrukci. Doporučují proto valné hromadě zvážit zastoupení v dozorčí radě takovými členy, kteří budou schopni pravidelně se zúčastňovat jednání a budou schopni průběžně zabezpečovat svěřenou oblast. Za důležité rovněž považují ochotu diskutovat a následně společnými silami dospět k jednotnému závěru.*<sup>181</sup>

## **Letadla a linky**

Letoun A310 byl zařazen do služeb ČSA na počátku roku 1991, leasing dvou kusů letounů Airbus byl však schválen již v polovině roku 1989. Celková cena za dva letouny A310 byla 262,9 milionu amerických dolarů, ovšem z toho jen 160 milionů USD připadlo na samotná letadla, zbytek padnul na úroky apod. K celkové částce je však potřeba ještě připočítat 110 milionů (korun čs.), které obdržela firma PZO Omnipol, od které byla letadla pronajata. V předchozích odstavcích již bylo zmíněno, že tento obchod byl pro ČSA nevýhodný. Předpokládalo se, že tyto letouny budou obsluhovat tratě přes Atlantický oceán (tak se také stalo) či na Dálný východ. Z linek přes Atlantik měly být největší tržby, i vzhledem k předpokladu oblíbenosti tzv. business třídy. V nejvyšším náporu sezony měly probíhat lety do USA či Kanady pětkrát týdně. Leasing A310 neměl být placen pouze z toho, co si, obrazně řečeno, vydělalo letadlo samo. Ke splacení leasingu měly být použity i tržby ze zbývajících

---

<sup>180</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Zpráva dozorčí rady ČSA a.s. k činnosti a účetní uzávěrce roku 1992, <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1991/1991%20-%200461.html?search=czechoslovak> (16. 4. 2016).

<sup>181</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Dopis předsedkyně dozorčí rady ministrovi dopravy, 22. 6. 1993.

linek, operovaných jinými typy strojů.<sup>182</sup> „Když přišlo tohle letadlo, byli jsme nadšení. Všechno fungovalo, bylo nové, krásné, plné moderních technologií. Byla v něm spousta prostoru. Se sovětskými letouny se nedalo moc srovnávat, tohle bylo něco úplně jiného.“<sup>183</sup>

Nově byla ve spolupráci s izraelskou leteckou společností El Al zavedena linka do Tel Avivu. Linka do kanadského Montrealu byla prodloužena do Toronta. Následovalo zavedení pravidelných linek do Chicaga, Bahrajnu a některých měst v Evropě. Následující rok pokračovalo zavádění nových linek otevřením destinací na ostrově Mallorca či v německém Stuttgartu a Hannoveru. Byly pořízeny letouny Boeing 737-500, na jejichž nákup poskytla vláda záruku ve výši 7 mld. Kč. První stroj tohoto typu se přiřadil do flotily v polovině roku 1992 a do konce roku jich v barvách ČSA létalo pět. Byly podepsány dohody o nákupu letounů ATR. Spolu s nákupem a pořizováním nových letounů mohly odcházet letouny staré a již nevyhovující. Skončily tak neekonomické Jak-40 a později i Tupolevy, následovány v roce 1994 Iljušiny Il-62.<sup>184</sup>

Na počátku roku 1995 došlo ke změně názvu z Československé aerolinie na České aerolinie, zkratka ČSA zůstala zachována. I přes to se jednalo o nákladnou záležitost, jelikož musela být změněna loga na letadlech, musel být vyměněn starý název na prodejních místech společnosti a přepážkách na letištích. Aby následovaly trend doby, zavedly České aerolinie nekuřácké lety, resp. zakázaly kouření na některých linkách, jejichž počet se neustále rozšiřoval, až byly všechny lety nekuřácké. V souvislosti se započatím spolupráce s americkou společností Continental došlo ke změně letiště při letech do New Yorku, kdy se nově přistávalo na letišti Newark<sup>185</sup>, namísto na letišti J.F.K., také byla zrušena linka do Chicaga. S blížícím se začátkem letní sezony byly zavedeny pravidelné lety na letiště Stansted<sup>186</sup>, v roce 1998 byly otevřeny nové linky směřující do Boloně, Nice a Osla. Postupně v letadlovém parku ubývaly sovětské stroje, které byly nahrazovány různými variantami letounu Boeing 737 či ATR. S blížícím se koncem dekády se pomalu zvyšoval i počet cestujících, kteří využívali služeb ČSA. Za rok 1999 měly

---

<sup>182</sup> Soukromý archiv B. Hejny, Mimořádná informace č.4/90, Co nás stojí, co nám přinese Airbus A310-300, str. 1 - 4.

<sup>183</sup> Rozhovor se současnou zaměstnankyní ČSA, která si nepřála být jmenována, dne 17. 4. 2016.

<sup>184</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 111 – 115; Soukromý archiv B. Hejny, Zpráva dozorčí rady ČSA a.s. k činnosti a účetní uzávěrce roku 1992.

<sup>185</sup> Toto letiště se sice řadí mezi jedno z New Yorských, ale leží v New Jersey.

<sup>186</sup> Jedno z londýnských letišť.

ČSA více než dva miliony cestujících a tato čísla rok od roku dále stoupala. V roce 2000 aerolinie „*definitivně ukončily služby letadel sovětské výroby Tu-154, a tím i provoz sovětských letounů v ČSA.*“<sup>187</sup>

---

<sup>187</sup> Zeman, Československé aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma, str. 121, str. 111 – 121; [http://svici.sweb.cz/csa\\_vykony.htm](http://svici.sweb.cz/csa_vykony.htm) (27. 3. 2016).

## 9. Únosy letadel společnosti

Tato kapitola se zaměří na pokusy dostat se za hranice s pomocí letadel. Jako prameny jsou využívány publikace, shrnující únosy letadel v Československu a také paměti únosců. Dále také zdroje ze Státního oblastního archivu Praha. Státní oblastní archiv Praha má celý archiv Československých aerolinií. V inventárním čísle 75 jsou materiály, které dokládají úniky za hranice s využitím strojů ČSA. Dále v inventárním čísle 76 jsou seznamy osob, které za hranice uprchly. A nakonec v inventárním čísle 77 je seznam osob, které bylo nutno prověřit z hlediska bezpečnosti.

Únos letadla je jedním z mnoha protiprávních činů v civilním letectví. Protiprávní činy jsou všechny činy (či pokusy), které ohrožují bezpečnost civilního letectví. Jedná se např. o tyto činy: zmocnění se letadla za letu i na zemi, držení rukojmí, násilné vniknutí na palubu. Únos patří mezi nerozšířenější protiprávní činy v civilním letectví (první únos se stal v roce 1931 v Peru). Pod protiprávní čin únosu spadají i tzv. sebevražedné únosy. Únos nemusí být nutně spáchán cestujícím, naopak. Velmi často dochází k únosům letounu samotnými piloty (častěji jedním z pilotů). Únosy letadel byly řešeny na několika mezinárodních konferencích týkajících se civilního letectví. Z hlediska řešení protiprávních a trestných činů na palubě byla velmi významná Tokijská konference v roce 1963. Tzv. Tokijská úmluva o trestných činech a některých jiných činech spáchaných na palubě civilních letadel má za cíl ochranu letadla, cestujících a posádky. Dle této dohody má kapitán letu právo přijmout opatření k zachování bezpečnosti na palubě. V této dohodě je zmíněna nedotknutelnost uneseného letadla. V roce 1970 byla podepsána Haagská úmluva, podle které je únos letadla trestným činem. O rok později byla podepsána Montrealská úmluva, podle níž je jakýkoliv čin spáchán jako akt násilí proti cestujícím, který ohrožuje bezpečnost letu, vyhodnocen jako trestný čin.<sup>188</sup>

### Některé únosy z roku 1948

#### Únos 6. 4. 1948

---

<sup>188</sup> Keller, Koverdinský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, Svět křidel, Cheb 2012, str. 7 – 15; SOA Praha, fond ČSA, k. 12, i. č. 75, Bezpečnost – únik za hranice.

Téměř ihned po převzetí moci KSČ na konci února 1948 se lidé snažili dostat pryč z republiky. První únos letadla s cílem opustit republiku se uskutečnil na počátku dubna 1948 (6. duben 1948). Jednalo se o předem promyšlenou akci. Letadlo DC-3 letělo na trase Praha – Bratislava. Na palubě tehdy bylo 22 cestujících a 4 členové posádky. Letadlo odstartovalo z Prahy krátce po 16. hodině a prakticky okamžitě se přestalo hlásit řídicímu letového provozu. Ještě nad Prahou změnilo letadlo směr letu na západní a v 17:30 přistálo v německém Mnichově. Akci naplánoval pilot letu Stanislav Huňáček s palubním mechanikem Františkem Martínkem. Do akce byly zapojeny i další osoby – což dokládá počet lidí, kteří se navrátili z Mnichova zpět do ČSR. Domů se vrátilo jen 5 cestujících a 1 člen posádky. Členům posádky, kteří byli do akce zainteresováni, se povedlo dostat z pilotní kabiny kolegu. Tím jim byl umožněn volný manévrovací prostor k požadované změně trasy letu. Po přistání v Mnichově od sebe byli odděleni ti, kteří se rozhodli zůstat, a ti, kteří se rozhodli vrátit. Ti, kteří se rozhodli vrátit, se do ČSR dostali 10. dubna. Bylo navráceno i letadlo.<sup>189</sup>

Této akci se samozřejmě věnovala vyšetřovací pozornost. Bylo zjištěno, že akce byla předem naplánovaná několika členy posádky. František Martínek na letu původně být neměl, ale podařilo se mu vyměnit službu. Pan Martínek zároveň na palubu dostal několik cestujících, kteří chtěli z Československa utéct. Vyšetřování dochází k závěru, že ne všichni cestující věděli o této akci. Tuto skutečnost dokládá i fakt, že se jich několik rozhodlo vrátit. Člen posádky pan Pavlík (jehož kolegové dostali z pilotní kabiny) rovněž o plánovaném únosu nic nevěděl.<sup>190</sup>

Tento únos byl vlastně prvním po únorovém převratu. Strůjci únosu byli samotní členové posádky. Podle toho byl i únos proveden. Nedošlo k žádnému zranění cestujících, ani členů posádky. Ti, kteří nechtěli z Československa emigrovat, se v pořádku vrátili zpět.

## **Únos 5. 5. 1948**

Další útěk za hranice s pomocí letadla na sebe nenechal dlouho čekat. Stalo se tak 5. května 1948, kdy odstartovalo letadlo z Brna do Českých Budějovic. Na

---

<sup>189</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 12, i. č. 75, Bezpečnost – únik za hranice.

<sup>190</sup> Tamtéž; Keller, Koverdinský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, str. 27 – 33.

palubě byli 2 členové posádky a 5 cestujících. Mezi cestujícími byl bývalý pilot ČSA Vojmír Matus. Kontrolu nad strojem převzali cestující, kteří přinutili piloty, aby změнили trasu letu. Opět přistáli v Mnichově. Piloti se do republiky vrátili. I tento únos byl vyšetřován. Zjistilo se, že oba členové posádky ani jejich rodiny, neměli v plánu letadlo unést. Dále vyšetřovací spis obsahuje nacionále cestujících a rozhovory s jejich blízkými. Ti udávají, že o plánovaném útěku nic nevěděli.<sup>191</sup>

Tentýž den se stala ještě jedna událost, a i když se nejednalo o únos, stojí za zmínku. Letadlo ČSA přistálo v Paříži a kapitán letu pan Slouf oznámil, že nebude pokračovat v letu zpět do Prahy. Protože nyní na letu nebyl pilot, bylo cestujícím oznámeno, že se let ruší. Jako důvod byla uvedena technická závada na motoru. Cestující se dozvěděli, že poletí druhý den linkou Air France.<sup>192</sup>

#### **Únos 4. 10. 1948**

Tento den byl kapitán Hájek přinucen změnit trasu letu (původně Praha — Brno — Košice) a přistát v Mnichově. Cestující přinutili letovou posádku ke změně trasy za použití pistole. Byl tak přímo ohrožen život obou pilotů.<sup>193</sup>

#### **Některé únosy z 50. let**

##### **Hromadný úlet 24. 3. 1950**

Tato akce byla naplánována bývalými piloty RAF. Plánování celé akce trvalo více než dva měsíce a muselo do ní být zasvěceno několik desítek osob. Proto je s podivem, že se Bezpečnosti nepodařilo plánování odhalit.

Akce byla naplánovaná na únos ranních linek na linkách Brno — Praha, Ostrava — Praha, Bratislava — Praha. *„Všechna letadla, včetně posádek, do výchozích míst únosu odlétla pravidelnými odpoledními linkami 23. 3. 1950. Všichni členové posádek po přistání odešli odpočívat do hotelu a ráno do služby nastoupili pouze s příručními zavazadly. Protože v té době nesměli s piloty létat jejich rodinní*

---

<sup>191</sup> SOA Praha, fond ČSA, k. 12, i. č. 75, Bezpečnost – únik za hranice.

<sup>192</sup> Tamtéž.

<sup>193</sup> Tamtéž.

*příslušníci, letěli buď jinými linkami..., nebo manželky pilotů letěly pod dívčími jmény.*“<sup>194</sup>

Na palubě brněnského letadla DC-3 bylo 26 cestujících a 5 členů posádky. Z tohoto počtu byli tři bývalí členové RAF. Kapitán Klestil o akci nevěděl. Palubní průvodčí Lída Škorpíková přišla ve smluvený moment do pilotní kabiny a zabavila kapitána, aby si nevšiml, že druhý pilot Vít Angetter donutil mechanika změnit trasu letu. Druhý pilot spolu se stevardkou následně mechanika a kapitána spoutali. Letadlo přistálo v Mnichově.<sup>195</sup>

Na palubě ostravského letadla DC-3 bylo 19 cestujících a 4 členové posádky. Oba piloti byli členové RAF. Tentokrát mezi organizátory akce patřil kapitán letu Světlík. Druhý pilot o připravované akci nic nevěděl. Jako cestující (a zároveň jeden z těch, kteří chtěli utéct) na tomto letu letěl další pilot společnosti, pan Popelka. Ten krátce po startu vstoupil do pilotní kabiny. Kapitán Světlík za použití hrozby zbraní dostal z pilotní kabiny druhého pilota, jehož místo zastoupil pilot Popelka. Druhý pilot se do ČSR vrátil.<sup>196</sup>

Poslední letadlo, letící z Bratislavy bylo opět typ Dakota DC-3, na jehož palubě bylo 26 cestujících a 5 členů posádky. Na tomto letu byla do akce zasvěcena celá posádka i několik cestujících. Na palubě byl i agent StB, který si ale kvůli veselé náladě na palubě nevšiml, že letadlo mění směr. Že je něco v nepořádku zaregistroval až v Mnichově.<sup>197</sup>

## **Únos 23. 10. 1956**

Opět byl unesen letoun DC-3, letící na vnitrostátní lince Praha — Bratislava, na jehož palubě bylo 30 cestujících a 4 členové posádky. Během letu se někdo snažil dostat do pilotní kabiny – klepal a intenzita se s postupujícím časem zvyšovala. V kokpitu letadla se v souvislosti s předchozími únosy nacházela zbraň. Palubní mechanik Kopeček ovšem odmítl zbraň vzít a byl vyslán zjistit, co se v kabině cestujících děje. Únoskyně Libuše Albrechtová na Ladislava Kopečka ihned namířila

---

<sup>194</sup> Keller, Koverdynský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, str. 38.

<sup>195</sup> Tamtéž, str. 39 – 40.

<sup>196</sup> Tamtéž, str. 41 – 43.

<sup>197</sup> Tamtéž, str. 44 – 48.

zbraň a vyhrožovala tím, že má bombu. Dožadovala se změny letu do Rakouska. Palubní mechanik Kopeček předal její požadavky kapitánovi, který se snažil prudkým manévrováním s letadlem odvést pozornost Albrechtové. Letadlo přistálo v Bratislavě. Albrechtová se snažila dostat za manželem, který se v polovině září téhož roku nevrátil ze služební cesty do Rakouska. Albrechtová byla za svůj čin odsouzena nejprve k sedmi, poté ke čtrnácti letům vězení. Spolupachatel Jan Rejmon, který se snažil uniknout vojenské službě, byl odsouzen k pěti, resp. třinácti letům vězení.<sup>198</sup>

Únosy letadel byly zoufalými činy zoufalých lidí, kteří se většinou nacházeli ve velmi složité situaci. V souvislosti s událostmi roku 1948 se mnozí lidé dostali do hledáčku StB a byli považováni na zločince. Často se jednalo o ty, kteří za války sloužili jako piloti RAF. Tito lidé uměli řídit letadlo, a proto pro ně mohl být tento způsob nejjednodušší.

## **Některé únosy z 60. let a 70. let**

### **Pokus o únos 27. 1. 1961**

Několik chlapců ve věku pod 20 let se v roce 1960 domluvilo na útěku za hranice republiky. Jako nejlepší z možností zvolili přepadení posádky letadla. Michael Procházka s bratrem chtěli utéct ještě před vysvědčením, neboť očekávali špatné výsledky. Strach z reakce rodičů, především otce byl jedním z motivů k tomuto činu. Michael Procházka odcizil svému dědovi pistoli, náboje a peníze. Následně zakoupil letenky pro sebe, svého bratra Martina, Václava Posedila a další kamarády a nastoupili na let Praha – Brno (operovaný letounem Il-14). Chtěli vtrhnout do pilotní kabiny, a se zbraní přinutit piloty změnit směr letu, aby se mohli dostat do Západního Německa.<sup>199</sup>

Po startu si připravili pistoli a dýky. Jako první vstoupil do pilotní kabiny Procházka, který uhodil a následně postřelil navigátora. Poté vstoupil i Posedil a

---

<sup>198</sup> Keller, Koverdinský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, str. 73 – 77.

<sup>199</sup> Procházka, Michal, Zpověď únosce letadla Neuvěřitelný příběh z Prahy 60. let, Akcent, Třebíč 2010, str. 39 – 45, Keller, Koverdinský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 199, str. 78 – 80.



pistolí mířil na navigátora. Následně pilotům zavelel nový kurz na jihozápad. Druhý pilot se natočil na chlapce, ti zazmatkovali a druhý pilot Stanislav Habart této situace využil, přemohl chlapce a zmocnil se zbraně. Následně se kapitánovi Aloisi Kubovičovi spolu s Habartem podařilo chlapce vytěsnit z kokpitu a zavřít dveře. Letadlo přistálo v Praze.<sup>200</sup>

Chlapci ještě téhož dne skočili ve věznici v Ruzyni. Následný soud trval několik dní. „*Po nezdařeném únosu byli pachatelé postaveni před soud... Michael Procházka ve své knize velmi podrobně popisuje průběh soudního líčení, který se v podstatě změnil ve zmanipulovanou soudní frašku, v níž byly zdůrazňovány nepřátelské postoje pachatelů vůči socialistickému zřízení a skutečné důvody únosu byly zmiňovány pouze okrajově nebo vůbec.*“<sup>201</sup> Michael Procházka odešel od soudu s desetiletým trestem, Václav Posedil dostal devět let. Martin Procházka byl umístěn do dětského domova. Michael Procházka byl propuštěn v roce 1967 a o rok později emigroval.<sup>202</sup>

## Únos 11. 10. 1977

Jednalo se o únos letounu Jak-40, na jehož palubě bylo 26 cestujících, dva piloti a jedna členka palubního personálu. Pachatelé byli dva, donutili pilota ke změně trasy letu. Původní trasa Karlovy Vary – Praha byla změněna na let do Frankfurtu. Oba únoscí požádali v Německu o politický azyl, ostatní cestující se tentýž den vrátili do Prahy. Kapitán Zacharda byl potrestán přesunem na pozemní práce, s druhým pilotem a stevardkou byly prováděny pohovory. Po této události byly vydány nové směrnice ohledně postupů v podobných situacích.<sup>203</sup> „*V Karlových Varech přešel přes policejní hlídku člověk, který byl velký svazák, dělal v Praze na letišti a dostal se až do letadla (Jak-40). Letěli z Varů do Prahy. A když pojížděli, tak tenhle člověk otevřel dveře do kokpitu, jestli může na start být u nich, a kapitán Zacharda se otočil a řekl Tak už si sedni, když jsi tady. Oni odstartovali, on vytáhl*

---

<sup>200</sup> Keller, Koverdynský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 199, str. 78 – 80.

<sup>201</sup> Tamtéž, str. 86.

<sup>202</sup> Tamtéž, str. 86 – 88; Procházka, Michal, Zpověď únoscce letadla Neuvěřitelný příběh z Prahy 60. let, str. 65 – 67.

<sup>203</sup> Keller, Koverdynský, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, str. 153 – 159.

*pistoli a řekl do Frankfurtu. Takže odletěli do Západního Německa, on tam zůstal a oni odletěli. Pak ho zavřeli.*“<sup>204</sup>

---

<sup>204</sup> Rozhovor s Milošem Kvapilem, dne 9. 3. 2016.

## Závěr

V úvodní části práce je věnován prostor vývoji letectví a vzniku leteckých společností v nově vzniklé Československé republice. Ta měla velmi výhodné postavení, ve středu Evropy. Již na počátku se počítalo s tímto vhodným umístěním. Nejprve zde začaly působit zahraniční společnosti, které znamenaly počátek pravidelné letecké dopravy na našem území. Toto byl velký krok pro nově vzniklou republiku, která zatím ale neprojevovala zájem se na leteckém provozu podílet i vlastní společnostmi.

Až na počátku 20. let se objevily snahy o zajištění letového provozu také českými leteckými společnostmi. Vzniklo jich zde několik, avšak pouze jedna přežila až do dnešních dnů. Nově vzniklé společnosti totiž musely čelit tvrdé konkurenci zahraničních společností. Tam, kde již fungoval letový provoz operovaný zahraniční leteckou společností, téměř nemělo cenu zahajovat konkurenční provoz s nově vzniklou českou leteckou společností.

Většina pokusů končila marně. Avšak i stát si byl vědom výhodného postavení republiky pro operování mezinárodních letů, ale i nevhodného tvaru republiky. V roce 1923 proto zahájila provoz státní společnost Československé státní aerolinie. Zpočátku operovaly pouze vnitrostátní linky, jimiž společnost postupně spojovala významná města v celé republice. Na zahraničních linkách se prosadila jediná déle fungující soukromá letecká společnost – Československá letecká společnost.

ČSA se projevil jako dynamicky se rozvíjející podnik. Cestování vzduchem si velmi rychle našlo své oblíbence a počet cestujících, kteří využívali služeb aerolinií, rok od roku stoupal. Letouny a letové tratě ovšem nevyužívali pouze cestující. Stále oblíbenější bylo převážet zboží a poštu letecky – především proto, že tento způsob přepravy byl rychlý. Hodnoty přepraveného nákladu stoupaly téměř závratně, jak je vidět z hodnot přepraveného nákladu a cestujících.

V souvislosti s událostmi kolem Mnichova a následným vznikem protektorátu byla činnost ČSA ukončena a letadla společnosti přešla pod německou Lufthansu.

Po konci druhé světové války se Československé aerolinie dočkaly obnovy, již pod dohledem ministerstva dopravy. V počátku byly obnoveny především vnitrostátní linky a jen ty nejdůležitější (či vzhledem k době nepostradatelné). Ještě v 50. letech využívala společnost pro své účely letouny americké výroby, tzv.

Dakoty. Nově přichozí stroje již musely být ze sovětské výroby (resp. nemohly být odjinud). Období 50. let se značí postupnou obnovou starých, předválečných leteckých tratí, ale i postupným objevováním nových, zajímavých destinací. Letouny ČSA se dostávaly stále dál od československých hranic. Prozatím se nejednalo o dálkové lety přes Atlantický oceán.

V období 50. let je pravděpodobně nejvíce vidět změna politického klimatu a jak tyto změny ovlivňovaly ČSA. Zvláště v první polovině tohoto desetiletí létala společnost především na vnitrostátních linkách a do socialistických zemí. S postupnou změnou klimatu přicházely změny i v nově otevřených linkách společnosti. V 50. letech byla např. otevřena nová linka do Paříže. V oblasti techniky se však prozatím nic neměnilo. Nové letouny mohly pocházet pouze ze SSSR, o západní technice se neuvažovalo. Avšak tato skutečnost přinesla československému národnímu dopravci i prvenství. Jako první v organizaci IATA zavedla společnost proudové letouny na svých pravidelných linkách. Jednalo se o letouny Tu-104 (ČSA však byly až druhou leteckou společností na světě. První byl sovětský Aeroflot, který nebyl členem mezinárodní organizace IATA).

S nástupem 60. let přichází uvolněnější politická situace i ekonomické reformy. Nový organizační řád kladl větší důraz na ziskovost, otevírajly se nové, lukrativní destinace. Nově bylo možné zvažovat nákup letadel z kapitalistických zemí. Stále rostl počet cestujících, jakož i délka letecké sítě. Díky novým technologiím byly i letouny schopny většího doletu. Otevíraly se tak nové možnosti. Letouny ČSA např. zavítaly do Dakaru či Havany. I pro zaměstnance společnosti bylo toto období příznivé. Především letový personál mohl užívat výhod nových, zajímavých a exotických tratí. Na dálkových linkách totiž často bývají delší pobyty a členové posádky tak mají možnost poznat zajímavá místa.

V období 60. let se aerolinie zaměřovaly při otvírání nových linek stále více na zahraničí. Domácí linky byly sice mezi cestujícími v oblibě, avšak nenahradily zisky ze zahraničních tratí. V tomto období se také projevovalo stárnutí letecké techniky. Bylo potřeba se poohlížet po náhradě za dosluhující letouny. V této době měly aerolinie možnost jednat o koupi či pronájmu letounů Vickers z Velké Británie, či dokonce Douglas a Boeing z USA. Invaze vojsk Varšavské smlouvy však přerušila veškeré tyto snahy. Od této doby se již nemohlo ani uvažovat o nákupu západních letounů.

V období normalizace se práce zaměřuje na atmosféru ve společnosti. K tomu jsou využity rozhovory s bývalými zaměstnanci, kteří na tuto dobu vzpomínají. Vesměs připouštějí, že v tomto období byla situace složitější. Atmosféru většinou hodnotí kladně, avšak dodávají, že si museli dávat pozor, co a před kým řeknou. V okruhu důvěryhodných přátel panovala uvolněná atmosféra bez strachu. Avšak s ne příliš známými kolegy byla atmosféra chladnější a museli si dávat více pozor. Panovalo podezření, že po návratu z pobytu někteří členové posádky hlásí v Praze, co se na pobytu stalo.

Kladně jsou narátory hodnoceny možnosti, jež práce u letecké společnosti nabízela. Byla to především možnost podívat se do zajímavých destinací, kam by se pravděpodobně normální obyvatel ČSSR neměl příliš velkou šanci dostat. Výpovědi svědků potvrzují i jejich zkušenosti s emigrací obyvatel Československa v normalizačním období. Aerolinie v této době létaly pravidelně do Havany, ovšem vzhledem k velikosti nádrží letounů, vzdušným proudům apod. byla cesta s mezipřistáním v Montrealu. Pamětníci vzpomínají, že mnoho cestujících využilo mezipřistání v Montrealu, jako možnost emigrace.

První ropná krize se na ČSA téměř neprojevila, ovšem s nástupem ropné krize, která do Československa dorazila na konci 70. let, už musely aerolinie začít omezovat své linky. Ve většině případů se jednalo o vnitrostátní lety, o které nebyl velký zájem. Avšak omezení provozu, či dokonce zrušení se týkalo i některých zahraničních destinací. Tato situace se projevila na počtu cestujících, kdy v roce 1979 využilo služeb ČSA přes dva miliony cestujících, o rok později klesl tento počet o téměř 500 000. A v následujícím období čísla dále klesala (na čísla z roku 1979 se aerolinie dostaly zpět až v roce 1999).

Civilním letectvím, respektive podnikem Československé státní aerolinie se v českém prostředí mnoho lidí nezabývá. Vzniklo zde několik publikací o vývoji letectví, avšak jen velmi málo se jich zaměřuje na ČSA. Vlastně se dá říci, že jediné monografie o této společnosti vznikly na objednávku samotných ČSA, k oslavě významných jubileí.

K napsání této práce bylo využito několik druhů zdrojů, avšak za nejhodnotnější jsou považovány archivní materiály, které jsou uloženy ve Státním oblastním archivu v Praze, a též výpovědi bývalých zaměstnanců. Tyto výpovědi dodaly práci rozměr osobní zkušenosti a svědectví. V archivních a publikovaných materiálech nalezneme výroční zprávy, počty cestujících, nově otevřené či naopak

zrušené linky. Výpověď zaměstnanců podává svědectví o atmosféře, o osobní zkušenosti lidí, kteří prožili to, co my můžeme sledovat v archivu či na fotografiích.

Práce prokázala, že aerolinie byly ovlivňovány politickou situací. Nové linky se (většinou) otvíraly tak, aby vyhovovaly a zapadaly do dobové atmosféry. Na této společnosti je i velmi dobře vidět postupná změna klimatu. Ihned po poválečné obnově se vracely především domácí linky, následně se přidávaly zahraniční do blízkého okolí republiky. S postupným uvolňováním atmosféry, ještě v 50. letech, byla přidávána města zemí sovětského bloku a důležitá města západní Evropy. S nástupem 60. let se ČSA vydávaly dále do západní Evropy, ale i do dálkových destinací jako Djakarta či Havana, které již byly zmíněny. Je zajímavé, že s počínající normalizací byla otevřena linka do New Yorku. Z toho můžeme usuzovat, že otevírání nových linek nebylo zdaleka pod takovým politickým tlakem (a to především od druhé poloviny 50. let) jako letecké technika. Linky se sice otvíraly především do destinací sovětského bloku, ale byly zde i výjimky, pokud se jednalo o lukrativní destinace z hlediska počtu cestujících. ČSA tedy mohly létat téměř po celé Evropě a do některých měst na východním pobřeží Severní Ameriky.

Ale více než na otevírání nových linek je provázanost s politikou vidět na letecké technice. Západní techniku bylo možné využít především po obnově ve 40. a 50. letech. Avšak v té době se jednalo o stroje, které získaly aerolinie z přebytků USA ještě před rokem 1948. Poté již nebylo možné získat stroje, které by pocházely z USA či Velké Británie. Byla zde jasná orientace na sovětskou techniku, což potvrzují nejen archivní zdroje, ale i vyprávění bývalých zaměstnanců. Leteckou techniku nebylo, především v 50. a později i 70. a počátku 80. let, možné získat z jiných zdrojů, než těch sovětských. Zde hrálo hlavní roli bipolární rozdělení světa a vzájemné nepřátelství.

Jiná byla situace v 60. letech, kdy vzhledem k uvolnění politické atmosféry bylo možné uvažovat, a aerolinie také vážně zvažovaly, nákup jiných než sovětských letadel. Probíhala jednání se Spojenými státy, avšak i v této době bylo jasné, že jednodušší bude získat letouny z Velké Británie. Všechny tyto úvahy však přerušil srpen 1968 a následná normalizace, kdy již nebylo možné uvažovat o koupi letadel jiných, než sovětských.

## **Použitá literatura**

### **Archivní prameny:**

#### **Archiv bezpečnostních složek:**

Objektový svazek r. č. OBŽ 33527 MV, Personál Československých aerolinií.  
Objektový svazek r. č. OBŽ 33521 MV, ČSA - civilní letecká doprava.

#### **Národní archiv:**

Fond ministerstva dopravy.

#### **Soukromý archiv bývalého zaměstnance výpočetního centra ČSA Praha**

##### **Bohdana Hejny:**

Zpráva dozorčí rady ČSA a.s. k činnosti a účetní uzávěrce roku 1992.

Dopis předsedkyně dozorčí rady ministrovi dopravy, 22. 6. 1993.

Mimořádná informace č.4/90, Co nás stojí, co nám přinese Airbus A310-300.

Rozvojový program ČSA na období 1990 – 1992.

Prohlášení KV OF ČSA Praha k zaměstnancům podniku.

Vyjádření k Rozvojovému programu.

Připomínky k Rozvojovému programu ČSA na období 1990 – 1992.

#### **Státní oblastní archiv Praha:**

Fond ČSA.

### **Literatura:**

**Balej, Jan, Sviták, Pavel, Plocek, Petr**, Historie letectví průkopníci světové aviatiky od antiky do r. 1914, Brno: CPress 2012.

**Dudáček, Lubomír**, Dopravní letiště Prahy 1918 – 1946, nakladatelství MBI, Praha 2012.

**Folta, Jaroslav (ed)**, Studie o technice v českých zemích 1945 – 1992, Encyklopedický dům, Praha 2003.

**Hons, Josef**, Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975.

**Keller, Koverdinský**, Únosy dopravních letadel v Československu 1945 – 1992, Svět křídel, Cheb 2012.

**Kvapil, Miloš**, Dálkovky Zlatá éra ČSA, Svět křídel, Cheb 2012.

**Lehanka, Josef**, Na křídlech ČSA, Naše vojsko, Praha 2015.

**Pišta, Jan**, Československé aerolinie: 1923-1973, Praha: ČSA 1973.

**Plavec, Michal (ed)**, Od balonu k transatlantickým letům, Praha: Národní technické muzeum 2014.

**Plavec, Michal**, Století letectví v zemích koruny české, Praha: Národní technické muzeum 2010.

**Plavec, Michal**, Letiště a letadla, Praha: Paseka, 2013.

**Procházka, Michal**, Zpověď únosce letadla Neuvěřitelný příběh z Prahy 60. let, Akcent, Třebíč 2010.

**Semerád, Josef**, 22 000 hodin v oblacích /vzpomínky pilota Čs. aerolinií/, Olympia, Praha 2008.

**Zeman, Libor**, České aerolinie 80 let ve vzduchu jako doma, České aerolinie, Praha 2003.

### **Rozhovory:**

Rozhovor s Bohdanem Hejnou, dne 26. 3. 2016.

Rozhovor s Milošem Kvapilem dne 9. 3. 2016.

Rozhovor s bývalým zaměstnancem ČSA, který si nepřál být jmenován, 22. 3. 2016.

Rozhovor se současnou zaměstnankyní ČSA, která si nepřála být jmenována, dne 17. 4. 2016.

### **Internetové zdroje:**

<http://www.aviation-fan-club.com/csa1.htm>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C3%A1tn%C3%AD\\_podnik](https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C3%A1tn%C3%AD_podnik)

<https://www.flightglobal.com/pdfarchive/>

[http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/\\_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018](http://www.rozhlas.cz/archiv/reportaze-umeni/_zprava/ceskoslovenske-statni-aerolinie-v-ere-prvni-republiky-19231938--1236018)

[http://svici.sweb.cz/csa\\_vykony.htm](http://svici.sweb.cz/csa_vykony.htm)

<http://technet.idnes.cz/90-let-csa-cuz->

[/tec\\_technika.aspx?c=A131025\\_155136\\_tec\\_technika\\_kuz](#)



### **Ostatní zdroje:**

Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1968, číslo 2.

Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1969, číslo 3.

Letecký obzor: Časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví, 1975, číslo 1.

Dokument ČT: Zašlapané projekty – Pod značkou ČSA poprvé vysíláno 15. 1. 2009 (<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10209988352-zaslapane-projekty/409235100061003-pod-znackou-csa/> ).

Přednášky VŠO, ZS 2014.

Výstava Historie ČSA 2014.

## Seznam příloh

**Příloha č. 1:** Úvodní stránka organizačního řádu pro rok 1967 (fotografie) (SOA Praha, karton 239, Organizační řád).

**Příloha č. 2:** Vnitrostátní lety 1959 (fotografie) (SOA Praha, karton 150, Výroční zpráva 1956).

**Příloha č. 3:** Letoun Tu - 104A v barvách ČSA (fotografie) (výstava Historie ČSA 2014).

**Příloha č. 4:** Letoun Il – 18 (vlevo) a vnitřek letounu Il – 18 (vpravo) (fotografie) (Zeman, Libor, České aerolinie 80 let ve vzduchu jako doma, České aerolinie, Praha 2003, str. 76 – 77).

**Příloha č. 5:** Doplněk platového řádu 1964 (fotografie) (SOA Praha, karton 215, Doplněk č. 4 platového řádu technických a administrativních pracovníků ČSA).

**Příloha č. 6:** Letecké sítě a nalétané kilometry (fotografie) (Pišta, Jan, Československé aerolinie: 1923-1973, Praha: ČSA 1973, str. 61).

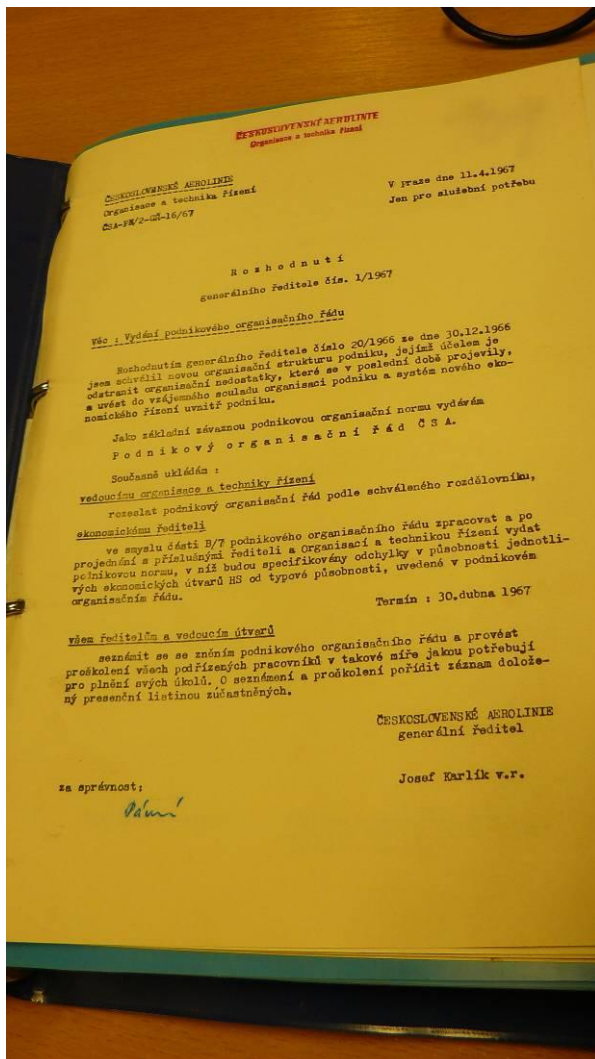
**Příloha č. 7:** Zpráva dozorčí rady pro Valnou hromadu (fotografie) (Soukromý archiv B. Hejny).

**Příloha č. 8:** Informace o Airbusech a jejich financování (fotografie) (Soukromý archiv B. Hejny).

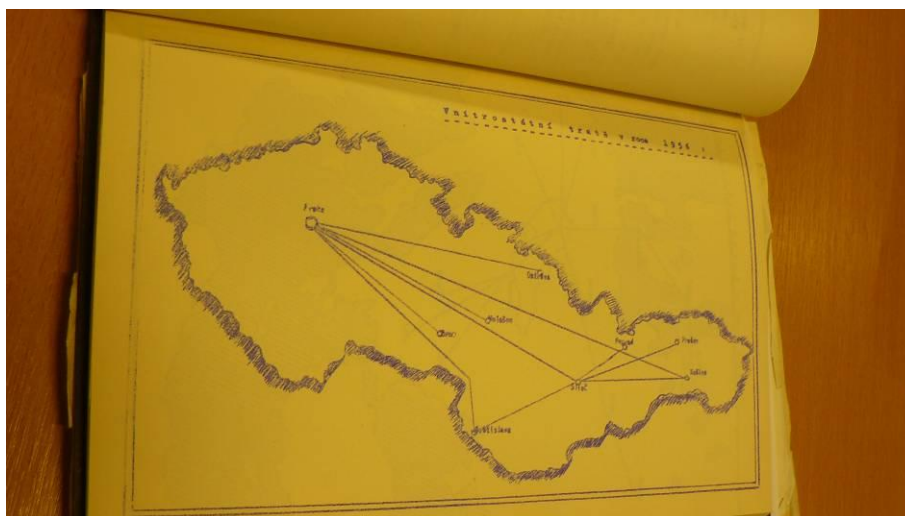
**Příloha č. 9:** Prohlášení KV OF ČSA Praha (fotografie) (Soukromý archiv B. Hejny).

# Přílohy

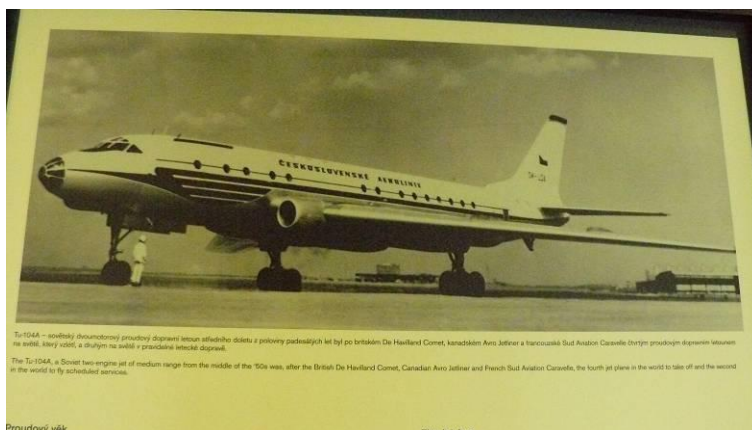
Příloha č. 1: Úvodní stránka organizačního řádu pro rok 1967 (fotografie).



**Příloha č. 2: Vnitrostátní lety 1959 (fotografie).**



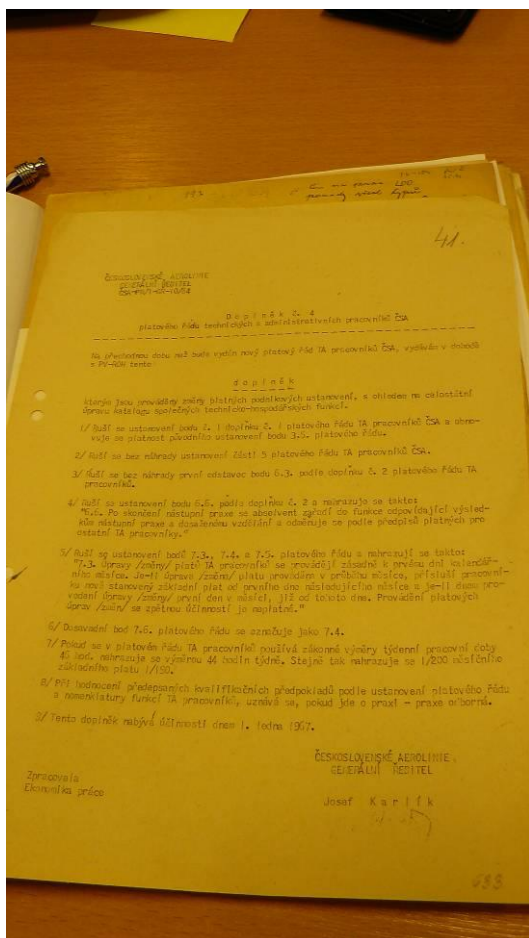
**Příloha č. 3: Letoun Tu-104A v barvách ČSA (fotografie).**



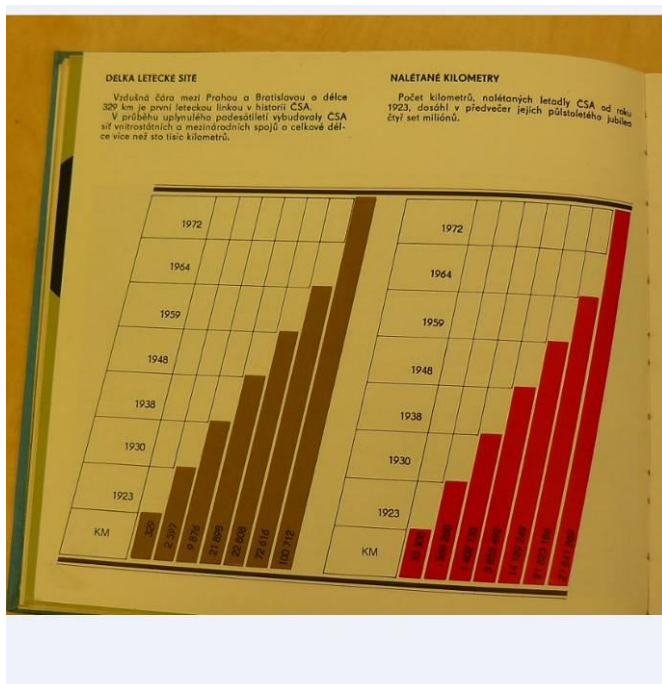
**Příloha č. 4: Letoun Il – 18 (vlevo) a vnitřek letounu Il-18 (vpravo) (fotografie).**



## Příloha č. 5: Doplněk platového řádu 1964 (fotografie).

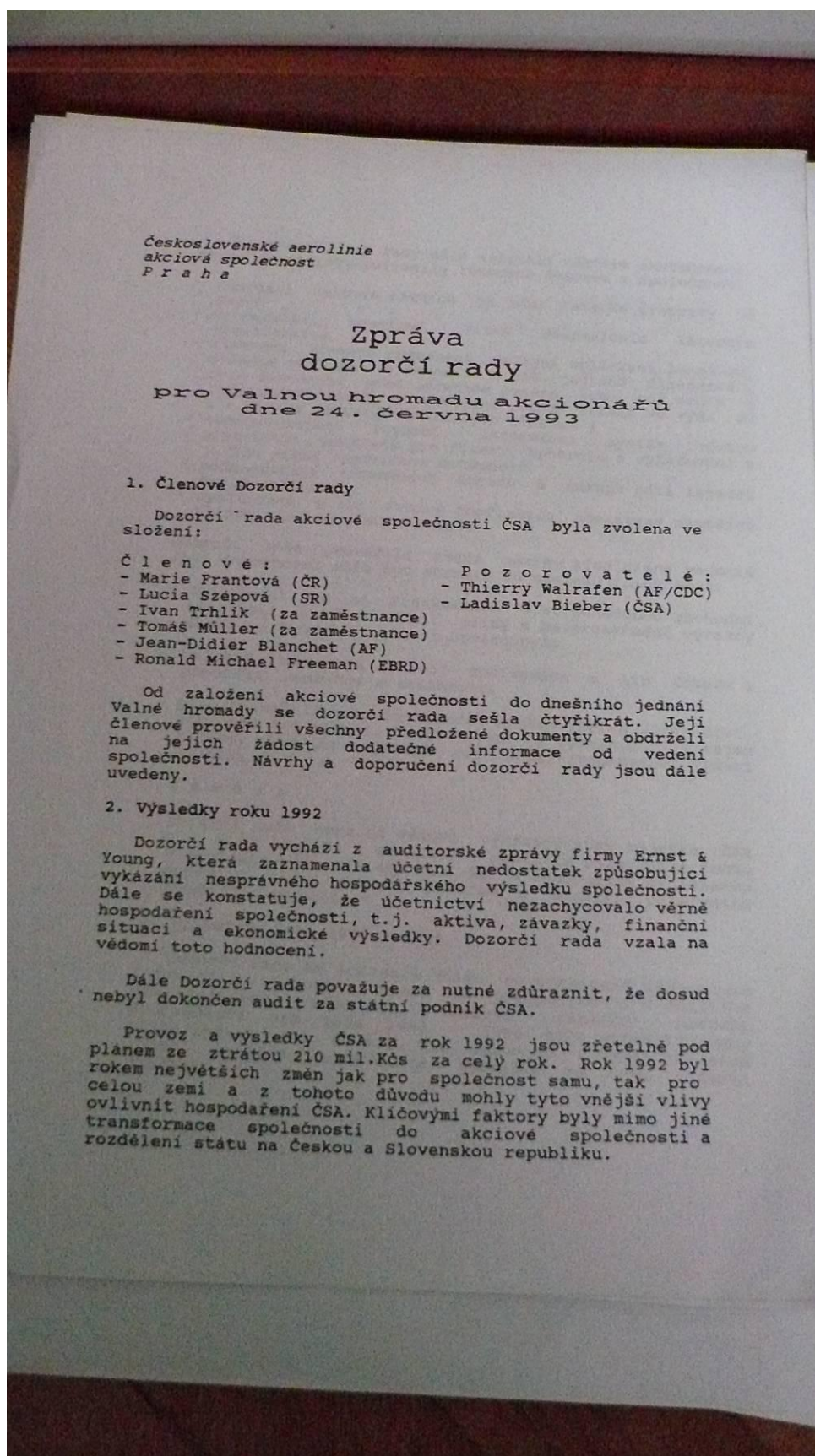


## Příloha č. 6: Letecké sítě a nalétané kilometry (fotografie).

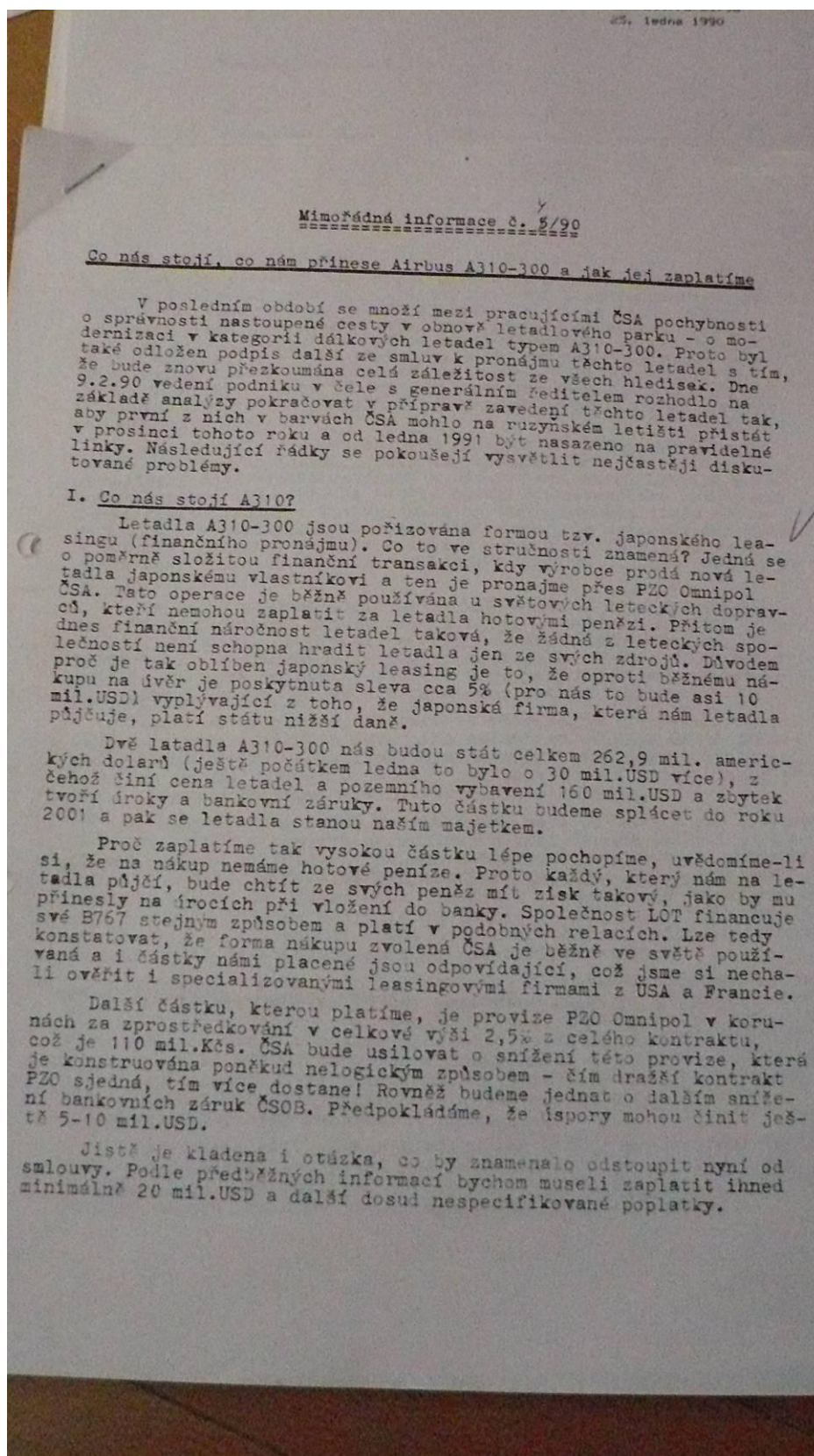




Příloha č. 7: Zpráva dozorčí rady pro Valnou hromadu (fotografie).



## Příloha č. 8: Informace o Airbusech a jejich financování (fotografie).





**Příloha č. 9: Prohlášení KV OF ČSA Praha (fotografie).**

